

Ansvarsforholdet ved spesiell prosjektlast

En sammenligning med de vanlige ansvarsreglene i stykkgoods- og certepartibefordring

Kandidatnummer: 517

Leveringsfrist: 26.11.12

Antall ord: 15440



Innholdsfortegnelse

1. INNLEDNING	s.4
1.1 Avhandlingens problemstilling og aktualitet	s.4
1.2 Avgrensning og begrepsfastsettelse	s.5
1.3 Rettspraksis	s.8
1.4 Videre fremgang	s.9
2. FRAKTAVTALENE OM GODSBEFORDRING TIL SJØS	s.10
2.1 Innledning	s.10
2.2 Stykkgodstransport	s.10
2.3 Reisebefraktning	s.12
2.4 Tidsbefraktning	s.12
2.5 Illustrasjon over avtalens parter	s.13
3. SPESIELL PROSJEKTLAST – ULIKE KONTRAKTSTYPER	s.14
3.1 Innledning	s.14
3.2 Heavycon og Heavyliftvoy	s.14
3.3 Projectcon	s.15
3.4 Supplytime	s.16
3.5 Windtime	s.16
3.6 Towcon og Towhire	s.17
3.7 Bargehire	s.17
4. ANSVARSREGULERINGEN I PROJECTCON	s.18
4.1 Innledning	s.18
4.2 Nærmere om Projectcon	s.18
4.3 Anvendelsesområdet og de preseptoriske reglene	s.20

4.3.1	Anvendelsesområdet	s.21
4.3.2	Projectcon – stykkgodstransport eller certepartibefraktning?	s.23
4.3.3	De preseptoriske reglene	s.25
4.3.4	Særlig om avtalefrihet ved reisebefraktning	s.26
4.4	Kontraktens klausul 2: Reisen	s.28
4.4.1	Transportperiode	s.28
4.4.2	Sjødyktighet	s.33
4.4.3	Tilbørlig hurtighet	s.35
4.5	Kontraktens klausul 21: Ansvar og skadesløsholdelse	s.37
4.5.1	Definisjoner	s.37
4.5.2	«Knock-for-knock» prinsippet	s.38
4.5.2.1	Ansvarsreguleringen	s.39
4.5.2.2	Særlig om vrakfjerning	s.42
4.5.2.3	Særlig om forsinkelse	s.44
4.5.2.4	Regressavkall	s.47
4.5.2.5	Gjensidig skadesløsholdelse	s.48
4.5.3	Følgeskader	s.49
4.5.4	Ansvarsbegrensning	s.52
4.6	Kontraktens klausul 22: Konnossement, lastenotater og kvitteringer	s.53
4.6.1	Konnossement	s.53
4.6.1.1	Hva som menes med et konnossement	s.53
4.6.1.2	Mottakskonnossement og ombordkonnossement	s.54
4.6.1.3	Tredjeperson som konnossementsinnehaver	s.55
4.6.1.4	Trampkonnossement	s.56
4.6.1.5	Forholdet mellom konnossementet og certepartiets bestemmelser	s.57
4.6.2	Dekkslast	s.58
4.6.3	Twisteløsning	s.60

5. AVSLUTNING OG KONKLUSJON _____ s.61

6. KILDER _____ s.64

1. INNLEDNING

1.1 Avhandlingens problemstilling og aktualitet

Avhandlingen søker å gi en fremstilling av ansvarsforholdet ved spesiell prosjektlast og da særlig med henblikk på reisecertepartiet Projectcon. I den forbindelse skal jeg sammenligne kontraktens ansvarsregulering med de vanlige ansvarsreglene i stykkgoods- og certepartibefordring. Mer konkret ønsker jeg å belyse likheter og ulikheter ved kontrakten kontra den norske sjøloven av 1994. Ved stykkgodstransport kan partenes transportavtale gjennom konnossement eller sjøfraktbrev gi et svar på hvem som skal stå til ansvar, mens det ved certepartibefraktning vil være avgjørende hvilket certeparti partene har inngått seg imellom.

Problemstillingen er både aktuell og interessant i den form av at kontraktene som tradisjonelt benyttes ved spesiell prosjektlast er mer eller mindre offshore-rettet. Med dette ser vi en tendens til at typiske offshore-rettslige prinsipper inkorporeres i de sjørettslige kontraktene. Mer spesifisert ser vi blant annet at «knock-for-knock» prinsippet vedrørende ansvarsreguleringen er inkorporert i flere av kontraktene.

I hovedsak deles avhandlingen inn i tre kapitler:

Det første kapitlet (etter innledningen) gir en innføring i fraktavtalene om godsbefordring til sjøs. Konkret skal det skrives om de mest vanlige fraktavtalene, herunder stykkgodstransport, reisebefraktning og tidsbefraktning.

Det andre kapitlet gir en oversikt over de ulike kontraktstypene som typisk blir benyttet ved spesiell prosjektlast. Her gis det en nærmere beskrivelse av standardkontraktene; Projectcon, Heavycon, Heavyliftvoy, Supplytime, Windtime, Towcon, Towhire og Bargehire. Disse kontraktene kan kategoriseres inn i reisecertepartier, tidscertepartier og til slutt slepeavtaler eller leieavtaler.

Deretter kommer kapittelet som tar for seg hovedproblemstillingen. Her skal det ses grundigere på hvilke likheter og forskjeller som befinner seg i kontrakten Projectcon og sjøloven. Alt i fra ansvarsregulering til ansvarsfraskrivelse skal behandles. Det skal spesielt ses på kontraktens klausul 2, 21 og 22 som omhandler bestemmelser om transportreisen, ansvarsfordelingen mellom partene og konnossement. Gjennom dette ønsker jeg å se på hvorfor partene inngår en slik type kontrakt, og hvem av partene som kommer best ut av en kontraktsinngåelse. Da klausulene er svært informative vil jeg ta en oppsummering etter hvert hovedpunkt.

Helt til slutt kommer avslutningen og konklusjonen.

1.2 Avgrensning og begrepsfastsettelse

Når en lasteskade først er inntrådt vil spørsmålet bli hvem som skal bære ansvaret for den uriktige oppfyllelse av kontrakten. Hvorvidt en kontraktspart pådrar seg ansvar vil være avhengig av den konkrete kontrakt som er blitt inngått. En kontrakt kan for eksempel pålegge bortfrakter/reder et strengt objektivt ansvar for riktig oppfyllelse av et certeparti, eller motsetningsvis beskjære bortfrakterens forpliktelser. Hvem av partene som til slutt må bære ansvaret vil i praksis ha stor betydning for den enkelte. Dette viser seg typisk gjennom at konsekvensen ofte er svært høye utgifter.

I avhandlingen er det i hovedsak standardkontrakten Projectcon jeg vil se nærmere på opp i mot sjøloven. Bakgrunnen for dette er at den regulerer kombinasjonen slepebåt og lekter, som ofte benyttes ved spesiell prosjektlast. I de tilfeller det vil være naturlig med ytterligere sammenligningsgrunnlag vil også de oppnevnte kontraktstypene i pkt. 3 bli nevnt.

Forutsetningen for oppgaven er at det har skjedd et kontraktsbrudd. Med kontraktsbrudd menes at det foreligger en oppfyllelsesvikt eller med andre ord at det er oppstått et avvik som ikke står i samsvar med det som er avtalt i kontrakten. Det begrenses videre i av-

handlingen til kontraktsbrudd rundt lasteskader og forsinkelse. Hovedformålet med transport av gods er at godset skal komme trygt frem – både uskadet og til rett havn eller avtalt destinasjon. Problemene rundt kollisjonsansvaret, oljesølansvaret eller annet miljøansvar vil ikke bli behandlet da dette faller utenfor oppgavens tema.

Slik tittelen lyder er det ansvarsforholdet ved spesiell prosjektlast som skal vektlegges. Uttrykket «spesiell prosjektlast» er et vidt begrep som trenger en nærmere avgrensning. Betegnelsen «spesiell prosjektlast» brukes for å beskrive en forsendelse med last som ikke kan pakkes i en container eller lignende. Godset blir ofte sett på som «out-of-gauge»¹ som vil si noe som at godset er ute av måleenhet. Dette vil typisk være lastetyper som er eksepsjonelt tunge, lange, store eller komponenter som er så komplekse at de først må demonteres, så fraktes, for deretter å monteres igjen ved ankomst. De fleste prosjektlasteoperasjonene vil tradisjonelt involvere store og tunge utstyr til olje og gass industrien, anleggsarbeid og prosjektering. Eksempler på slike spesielle dimensjoner kan være turbin blader, generatorer, moduler til plattformer eller lignende utstyr som trengs i oljeindustrien.

Et annet kjennetegn på spesiell prosjektlast er at det kreves betraktelig mer planlegging i forkant av lasteutføringen. Dette innebærer blant annet at som regel må spesiell ekspertise tas i bruk for å kunne koordinere den beste logistikken for lastingen og lossingen på fartøyet. Stabilitetsberegninger og hvorvidt kompliserte lastehandtering skal benyttes er noen av momentene som må vurderes. Ofte er disse kontraktstypene rettet mot offshore og vi ser at de sjørettslige kontraktene i stor grad er inspirert av petroleumskontrakter². Det tradisjonelle utgangspunktet i petroleumskontrakter, vedrørende ansvarsreguleringen, er det såkalte «knock-for-knock» prinsippet som vi i dag også finner i for eksempel Projectcon og Heavycon. Kontraktenes innhold i petroleumsretten og sjøretten varierer i

¹ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third ed. side 377 flg

² Eksempel NF 05 og NTK 05

stor grad, men de samme bakenforliggende hensyn slik som ekstreme værforhold, høyt risikonivå og knappe tidsmarginer³ må i hvert fall legges til grunn.

I tillegg er det spesielt to forhold som må tas i betraktning ved transport av spesiell prosjektlast:

1. Det er tale om store verdier i et begrenset område, og
2. Stort antall kontrakter er involvert som et resultat av dette.

I undertittelen står det at det vil foretas en sammenligning med de vanlige ansvarsreglene i stykkgods- og certepartibefordring. Det er ansvarsforholdene rundt transportansvaret, også kalt lasteskadeansvaret som skal behandles i avhandlingen. Beskrivelsesansvaret og utleveringsansvaret utelukkes således i denne omgang.

Oppgaven legger vekt på hvordan ansvarsfordelingen skal skje når en kontrakt ikke blir oppfylt slik som først avtalt. Den endelige fordelingen vil til dels bli behandlet i form av regress, men det avgrenses mot et eventuelt forsikringsoppgjør. Ansvarsforholdet i forbindelse med forsinkelse vil i liten grad bli behandlet.

Mer generelt kan begrepet «last» betegnes som det som skal fraktes. Det kan være alt i fra stein i bulk til mer spesifikke slik som spesiell prosjektlast, herunder rigger til plattformen eller vindmøller. Følgende vil begrepene last og gods brukes om hverandre. På engelsk brukes begrepet «cargo».

Partene tildeles tittelen transportør/bortfrakter og sender/befrakter alt ettersom hvilken type fraktavtale som inngås. Transportør og sender benyttes i stykkgodstransport, hvor

³ Knoph, side 446

transportøren⁴ er den parten som påtar seg et oppdrag å frakte et gods fra en plass til en annen. Senderen⁵ er den parten som inngår avtale med transportøren og vil følgende være transportløftets adressat. Mens begrepene bortfrakter og befrakter benyttes i certepartibefordring. Bortfrakter⁶ er den som bortfrakter skipet sitt til en annen (typisk befrakter) gjennom en avtale eller et certeparti. Tradisjonelt vil transportør og bortfrakter også være reder. Begrepet «reder» er det ingen klar definisjon av i sjøloven, men en vanlig forståelse av begrepet er «...skipsfartsnæringens driftsherre, den person eller selskap som setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risikoen»⁷.

Rettskildene som benyttes vil i hovedsak være den norske lov av 24.juni 1994 nr.39 om sjøfarten (heretter kalt sjøloven) og dens forarbeider i NOU 1993:36. Til en viss grad brukes også standardkontraktene som er oppnevnt i pkt.3 i tillegg til Projectcon.

Høsten 2012 ligger *NOU 2012:10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven* ute til høring. For at dagens sjølov skal harmonisere med de internasjonale regler er det foreslått endringer i sjølovens kapittel 13 om stykkgodstransport og kapittel 19 om foreldelse. I skrivende stund har Norge ikke ratifisert konvensjonen, men hvor det vil være naturlig i oppgaven vil jeg gi et innblikk på hvordan fremtiden til sjøloven muligens vil bli.

1.3 Rettspraksis⁸

Voldgiftspraksis har relativ stor betydning som rettskilde innen sjøretten⁹. Bakgrunnen for dette er at tvister innenfor dette området bare sporadisk kommer inn for de ordinære domstolene. Tradisjonelt er det ganske tilfeldig hvilke voldgiftsdommer som offentliggjør-

⁴ Jf sjøl.§ 251

⁵ Jf sjøl.§ 251

⁶ Jf sjøl.§ 321

⁷ Brækhus, Rederens husbondsansvar s.33.

⁸ Jeg har ikke funnet noen relevant rettspraksis til kontrakten Projectcon vedrørende ansvarsforholdet. Dette har naturligvis vært en utfordring ved drøftelsen av kontraktens klausuler.

⁹ Andre områder hvor voldgiftsrett typisk har betydning er innenfor forretningsjuridiske- og entrepriserett

res, men innen sjøretten finner vi en mer systematisk publisering av dommene i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND)¹⁰, som er en fellesnordisk domssamling. Hvilken vekt en voldgiftsdom skal ha er således et vanskelig spørsmål. Dersom en avgjørelse er publisert er det blitt antatt av enkelte at den må ha en rettsstilling som underrettspraksis. Hagstrøm skriver om dette at «...betydningen beror dermed først og fremst på den enkelte avgjørelses overbevisningskraft, ikke på dens eksistens»¹¹. I og med at det er forholdsvis lite høyesterettspraksis på dette området, er det flere momenter som taler for at voldgiftsdommer må tillegges en betydelig interesse. For det første består voldgiftsrettens sammensetning av faglig høyt kompetente dommere. Videre blir avgjørelsen truffet på grunnlag av en omfattende prosedyre hvor begge parter kommer frem. På den andre siden er det ikke adgang til å anke en voldgiftsdom da den vil være endelig.

Partene kan skriftlig avtale at tvister skal avgjøres ved voldgift jf sjøl.§ 311. Dette gjøres typisk gjennom en voldgiftsklausul i et transportdokument.

1.4 Videre fremgang

Videre vil jeg dele oppgaven inn i fire kapitler. I kapittel to vil jeg gi en oversikt over fraktavtalene om godsbefordring til sjøs. Her finner vi stykkgodstransport, reise- og tidsbefraktning samt en illustrasjon over avtalens parter. Deretter i kapittel tre vil jeg gi en innføring i de standardkontraktene som typisk brukes ved spesiell prosjektlast. I kapittel fire finner vi oppgavens hoveddel som søker å belyse ansvarsforholdet ved spesiell prosjektlast, hvor utgangspunktet vil være å se på kontrakten Projectcon for deretter å sammenligne med de vanlige ansvarsreglene i stykkgoods- og certepartibefordring som vi finner i den norske sjøloven. Til slutt vil jeg komme med en oppsummering og konklusjon.

¹⁰ Hagstrøm, Obligasjonsrett (2003) side 56

¹¹ Hagstrøm, Obligasjonsrett (2003) side 56

2. FRAKTAVTALENE OM GODSBEFORDRING TIL SJØS

2.1 Innledning

Rederen bruker vanligvis skipet sitt til å utføre transport for andre. En avtale om dette kalles en fraktavtale¹². Begrepet fraktavtale kan defineres som «... *en avtale om å utføre transport med skip eller å stille et skips transportkapasitet til disposisjon*».¹³ Sagt på en annen måte innebærer en fraktavtale at den ene parten påtar seg et oppdrag med å frakte passasjerer eller gods med et skip fra en plass til en annen. I denne fremstillingen utelukkes således fraktavtaler i forbindelse med passasjerbefordring da det faller utenfor oppgavens tema.

Til forskjell fra en fraktavtale finner vi slepebåtavtaler og avtaler om leie av skip, såkalt bare-boat befraktning¹⁴.

I sjøloven av 1994 del IV finner vi reglene om fraktavtaler. Fraktavtalene om godsbe-
fordring deles i hovedsak inn i tre deler; stykkgodstransport, hvor fraktavtalen kommer til uttrykk i et konnossement eller sjøfraktbrev, videre har vi reisebefraktning og tidsbefraktning. Nedenfor vil jeg gå nærmere inn på son-
dringen mellom disse.

2.2 Stykkgodstransport

Med stykkgodstransport menes at det skal utføres transport av gods i linjefart. Det vil typisk si at skipet vil seile ei fast rute i en bestemt periode. Det geografiske og tidsmessige ruteopplegget kunngjøres for vareeiere som da kan inngå en fraktavtale med transportøren om at gods tas med mot et fraktvederlag. Vanligvis er det flere partier last om bord.

¹² Knoph, 12 utg side 448.

¹³ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 232.

¹⁴ En avtale om bare-boat befraktning vil si at befrakter overtar både den kommersielle og nautiske ledelsen.

Til sammenligning kan vi si at skipet blir som en buss hvor passasjerer går av og på mot kjøp av billett.

Aktørene i avtalen er i hovedsak transportør og sender. Transportøren er, i følge sjølovens definisjon i § 251, den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgoods til sjøs. Og omvendt er sender den som inngår avtale med transportøren. Med andre ord kan vi si at sender er transportløftets adressat.

Dersom transportavtalen åpner for det vil det i noen tilfeller være en undertransportør som utfører oppdraget på vegne av transportøren. Vi sier da at transportøren er den kontraherende transportør, mens undertransportøren er den utførende transportør. Hovedregelen er at den kontraherende transportør forblir ansvarlig som om han selv hadde utført transporten jf sjøloven § 285 første ledd. I visse tilfeller kan den kontraherende transportør forbeholde seg ansvarsfrihet hvis han kan føre exculpasjonsbevis. Det vil si at han må føre bevis for at han ikke er skyldig. I tillegg er forutsetningene at det er uttrykkelig avtalt at en navngitt undertransportør skal utføre en bestemt del av transporten. I § 286 reguleres undertransportørens ansvar. Bestemmelsen angir at undertransportøren blir ansvarlig «for den del av transporten denne utfører» etter de samme reglene som kontraherende transportør.

Fraktavtalene ved stykkgodstransport kommer til uttrykk i enten et konnossement eller et sjøfraktbrev. Med konnossement forstår vi et dokument som fungerer som et bevis for en transportavtale og for at transportøren har mottatt eller lastet godset om bord. Videre er det et konnossement dersom det selv betegner seg som det eller det inneholder en bestemmelse om at utlevering av godset bare kan skje ved tilbakelevering av dokumentet. Bestemmelsene om konnossement kommer til uttrykk i sjøloven §§ 292 flg.

Hva som menes med et sjøfraktbrev (seawaybill) er beskrevet i §§ 308 og 309. Dokumentet skal i utgangspunktet forstås på samme måte som et konnossement, men forskjellen

ligger i at sjøfraktbrevet ikke er negotiabelt. Det betyr at senderen kan bestemme at godset skal utleveres til en annen enn den mottakeren som er beskrevet i dokumentet¹⁵.

2.3 Reisebefraktning

Ved reisebefraktning påtar bortfrakteren seg å flytte et kvantum gods fra A til B, mot et vederlag som står i forhold til godsmengden og transportstrekningen. Avtalen gjelder som regel hele skipets kapasitet. Til sammenligning kan vi si at befrakter ringer og bestiller en «taxi».

Vederlaget beregnes i utgangspunktet pr reise jf § 321 (2), men i noen tilfeller må befrakter i tillegg betale noe som heter *demurrage*. Det vil si at et på forhånd stipulert beløp må betales fordi lastingen eller lossingen har tatt lengre tid enn først avtalt i certepartiet.¹⁶

Aktørene i avtalen er bortfrakter og befrakter, eller nærmere bestemt reisebortfrakter og reisebefrakter. Sjølovens § 321 beskriver reisebortfrakter som «... den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen». Med «en annen» menes reisebefrakter. Begrepene tilsvarende transportør og sender i stykkgodstransport.

2.4 Tidsbefraktning

Ved tidsbefraktning forplikter bortfrakter seg til (i en angitt periode) å utføre de reiser befrakteren beordrer. Vi sier dermed at befrakteren har den kommersielle ledelsen over skipet, i den betydning at han kan bestemme hvilken last som skal være med og hvilken rute skipet skal seile. Bortfrakteren vil likevel beholde den nautiske ledelsen, noe som blant annet vil si at bortfrakter stiller med eget mannskap og sørger for at skipet er i sjø-

¹⁵ Jf. sjøloven § 308 (2).

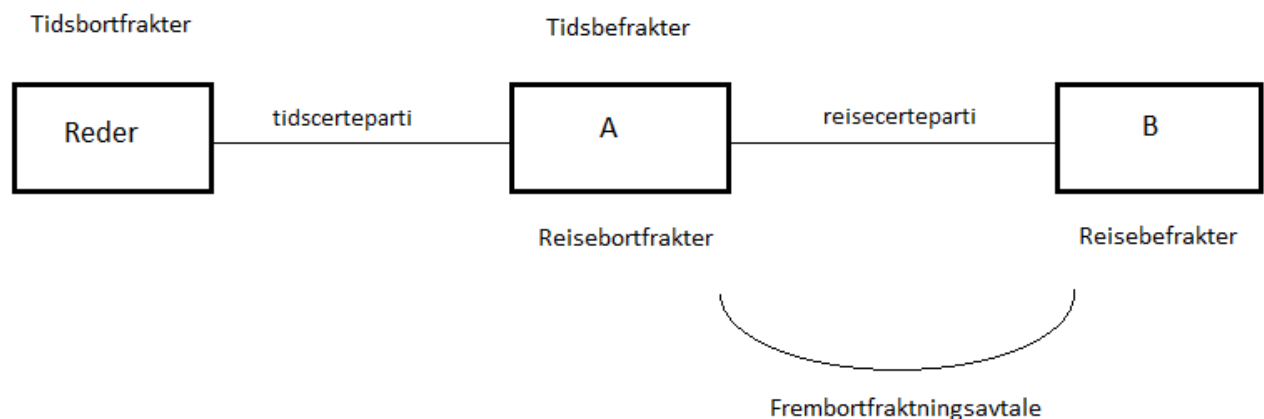
¹⁶ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utgave side 236.

dyktig stand. Til sammenligning kan vi tenke oss at en ringer og bestiller en bil med en sjåfør for en tidsbestemt periode.

Vederlaget beregnes på basis av den tid skipet står til befrakterens disposisjon, med andre ord pr tidsenhet jf § 321 (2). Ellers er hovedregelen at bortfrakter betaler for de faste utgiftene, mens befrakter er ansvarlig for de variable utgiftene.

Aktørene i avtalen er tidsbortfrakter og tidsbefrakter. Begrepene har lik betydning som reisebortfrakter og reisebefrakter. Det henvises derfor til pkt. 2.3 for utfyllende beskrivelse.

2.5 Illustrasjon over avtalens parter



Illustrasjonen¹⁷ over viser hvor komplisert et avtaleforhold kan være. Først ser vi at rederen (skipets eier) inngår et tidscerteparti med A, hvor partene herunder får posisjon som tidsbortfrakter og tidsbefrakter. Deretter ser vi at A frembortfrakter avtalen ved å inngå et

¹⁷ Illustrasjonen er delvis bygd på en oversikt i tidsskriftet MarIus nr.294,Bruserud, side 8

reisecerteparti med B. Partenes posisjon vil her bli reisebortfrakter og reisebefrakter. A vil i en slik situasjon være både *tidsbefrakter* og *reisebortfrakter*. Endelig kan det bli ytterligere komplisert dersom B utsteder konnossement til vareeieren.

3. SPESIELL PROSJEKTLAST – ULIKE KONTRAKTSTYPER

3.1 Innledning

Som tidligere nevnt innebærer spesiell prosjektlast en last med svært høy verdi, som ofte er oversized og ekstremt tung, hvor det kreves spesialiserte lastehåndteringer og ekspertise.

Vedrørende standard kontraktene nedenfor er det BIMCO (Baltic and International Maritime Council) som har utarbeidet dem.¹⁸ Jeg vil følgende gi et innblikk i de kontraktstypene som ofte blir benyttet i forbindelse med spesiell prosjektlast.

3.2 Heavycon 2007 og Heavyliftvoy

Noen skip er spesialbygget for å frakte store og tunge enheter. For eksempel har vi det som kalles «Heavyliftship». Skipet vil enten ha egne kraner på dekk eller ha muligheten til å kunne senke seg. I førstnevnte tilfeller vil lastingen skje etter «lift on/lift off» metoden, mens i sistnevnte tilfellet vil «float on/float off» metoden benyttes. Det vil i praksis si at skipet senker seg halvt ned under godset (typisk en rigg eller et mindre skip) for deretter å stige opp igjen – og da med godset på dekk. I slike situasjoner passer de spesifiserte kontraktene Heavycon 2007 eller Heavyliftvoy.

¹⁸ BIMCO er en uavhengig organisasjon innen shipping som utfører tjenester for sine medlemmer, herunder utarbeider kontrakter etter deres ønske. Se deres hjemmeside www.bimco.org

Tidligere ble kontrakter som «Towcon» og «Supplytime» brukt ved slike transporter, selv om disse ikke er helt passende. Det økende behovet for en ren kontrakt til tungløft transporter førte til at BIMCO utarbeidet standardkontrakten Heavycon¹⁹.

Kort tid etter ble Heavyliftvoy utarbeidet for den såkalte «midsized» sektoren²⁰. I forklaringsnotatene²¹ til Heavyliftvoy gir BIMCO en oversikt over forskjeller og likheter mellom de to kontraktene. Selv om begge kontraktene tilhører kategorien «spesielle reisecertepartier for tungløft sektoren», er det likevel store og viktige forskjeller mellom bruken av dem. Heavycon er en kontrakt som reguleres etter «knock-for-knock» prinsippet og er primært laget for halvt-nedsenkende fartøyer hvor lasten som oftest er plassert på dekk. I de fleste tilfeller lastes det kun ett gods eller ett parti. Til forskjell fra dette reguleres ansvarsforholdet i Heavyliftvoy kontrakten etter Haag Visby-reglene. Kontrakten er ellers designet for å kunne laste flere gods både under og over dekk. Heavyliftvoy regulerer i tillegg flere ulike laste- og lossemuligheter.

3.3 Projectcon

Etter hvert ble det en tendens innen offshore-sektoren vanlig å ta i bruk slepebåter og lektere som en del av transporten. Operasjonen ble delvis sleping, bruk av lekter og frakting av godset. Dette førte til et økt behov for enda en spesialisert kontrakt, hvor resultatet ble Projectcon²².

Projectcons fulle navn er «Special Projects Charter Party» og kom først i 2006. Kontrakten innehar elementer fra flere av de andre kontraktene, slik som Towcon, Bargehire og Heavycon. BIMCO har uttalt at «*The new contracts brings together all the key elements from variety of BIMCO forms previously used and distils them into a single comprehensive*

¹⁹ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third edt, side 300

²⁰ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third edt, side 300

²¹ Forklaringsnotatene ligger på BIMCOs hjemmeside: www.bimco.org

²² Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third.edt, side 302

form»²³. Projectcon er et reisecerteparti noe som vil si at visse preseptoriske regler i sjøloven kan sette en begrensning for kontraktens regulering av ansvarsforholdet i innenriks fart.²⁴

Ansvarsreguleringen i kontrakten er i hovedsak det samme som i Heavycon, som vil si at det er satt i et «knock-for-knock» prinsipp. Dette vil bli nærmere utdypet i kapittel 4.

3.4 Supplytime 2005

Den store utviklingen av offshore aktiviteter i forbindelse med oljeutvinningen i tidlig 1970-årene førte blant annet til et økt behov for supplyship²⁵. Funksjonen til supplybåtene er å transportere gods eller forsyninger til og fra offshore plattformene. Tidscertepartiet Supplytime ble første gang produsert i 1975, men ble senere revidert og fikk da navnet Supplytime 89. Den største forskjellen fra den gamle formen er i forhold til ansvarsreguleringen mellom bortfrakter og befrakter. Også her har «knock-for-knock» prinsippet blitt adoptert fra petroleumskontrakter. Supplytime 89 viste seg å bli en svært populær og god standard kontrakt. Bakgrunnen for dette skyldes blant annet at den er tilpasset behovene i offshore industrien, hvor gjensidig risiko mellom partene er regulert fremfor å beholde et strengt bortfrakter-/befrakteransvar. I dag har kontrakten blitt revidert og oppdatert ytterligere en gang og har fått tildelt navnet Supplytime 2005.

3.5 Windtime

De siste årene har det blitt større fokus på vindmølle industrien og flere vindmølleparker har blitt satt opp i offshore. Dette har ført til et behov for en spesialisert kontrakt innenfor dette området. Kontrakten Windtime er et tidscerteparti som er «brand new» i årsskiftet 2012/2013.

²³ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third edt, side 378

²⁴ Se sjøloven § 322 (2) og avhandlingens pkt. 4.3.3 og 4.3.4

²⁵ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third edt, side 225

3.6 Towcon 2008 og Towhire 2008

Kontraktene Towcon og Towhire er rene slepeavtaler og ikke en befraktningsavtale. De blir ofte benyttet i forbindelse med spesiell prosjektlast. For eksempel kan vi tenke oss følgende situasjon; bortfrakter (som har en leker) inngår en befraktningsavtale med befrakter, men for at bortfrakter skal kunne utføre oppdraget må han leie en slepebåt av en tredjemann. Avtalen mellom bortfrakter og tredjemann vil typisk være Towcon.

Ved bruk av kontrakten Towcon vil betalingen skje *lump sum*²⁶. Det vil si at en fast sum blir betalt for hele reisen. Dette er en betalingsform som ofte er brukt i slepeavtaler. Ved bruk av Towhire avtales det en betaling for daglig leie av slepebåten. Denne kontrakten har likheter med både tids- og reisecertepartier. I formen minner den om et vanlig tidscerteparti, men gjennom dens bestemmelser ligner den et reisecerteparti.

Begge kontraktene regulerer «knock-for-knock» prinsippet.

3.7 Bargehire

I forbindelse med tungløft operasjoner er lektere ofte leid inn som en del av transporten. Bargehire regulerer leie av lektere som er ubemannet og uten eget drivverk. Det er ikke tale om en befraktningsavtale, men en leieavtale. Bargehire er basert på bare-boat certepartiet, Barecon 89.

Kontrakten ble først introdusert i 1994, men har i dag blitt revidert og fått navnet Bargehire 2008 og er godt brukt. BIMCO har uttalt at kontrakten ligner et tidscerteparti da bortfrakters forsikring også gjøres tilgjengelig for befrakter, men skiller fra et tidscerteparti

²⁶ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third ed, side 98-99

ved at bortfrakter som regel ikke har oversikt over hvor lekteren befinner seg i løpet av kontraktsperioden²⁷.

4. ANSVARSREGULERINGEN I PROJECTCON

4.1 Innledning

Formålet med gjennomgangen er å se hvordan ansvarsforholdet er regulert ved spesiell prosjektlast. For å belyse dette vil jeg ta utgangspunkt i en konkret kontrakt, nærmere bestemt Projectcon. Bakgrunnen for at nettopp denne kontrakten er valgt er at den er et naturlig utgangspunkt når vi taler om spesiell prosjektlast. Men det faktum at kontrakten er forholdsvis ny innebærer at det er lite eller ingen rettspraksis²⁸.

I dette kapittelet vil jeg først gi en nærme introduksjon av kontrakten Projectcon. Her vil jeg blant annet se på fordeler og ulemper med «knock-for-knock» prinsippet. Deretter vil jeg gi en oversikt over anvendelsesområdene og de preseptoriske reglene i sjøloven. Videre vil jeg sammenligne klausulene i Projectcon som omhandler ansvarsforholdet med de vanlige ansvarsreglene vi finner i den norske sjølov. Det vil mer konkret gis en sammenligning av kontraktens kl.2, 21 og 22 og sjølovens ansvarsregler ved stykkgoods- og reisecertepartibefordring. I de tilfeller det vil være nødvendig med ytterligere eksempler vil jeg vise til de øvrige standardkontraktene.

4.2 Nærmere om Projectcon

Som tidligere nevnt blir kontrakten Projectcon typisk benyttet ved befraktning av et gods som er svært tungt og stort, og videre hvor det er behov for kombinasjonen slepebåt og

²⁷ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third edt, side 301-302

²⁸ Kontrakten er fra 2006 og har lite eller ingen rettspraksis. Dette vil naturligvis ha betydning ved drøftelsene av kontraktens klausuler, da dens praktiske side ikke vil bli belyst i større grad.

lekter. Tradisjonelt er det ved spesiell prosjektlast kontrakten blir inngått, typisk ved å frakte svære gods og utstyr til olje og gass sektoren.

I kontraktens klausul 1 er det oppnevnt ulike definisjoner. For eksempel står det at med «The Vessel» skal det forstås «tug and barge». Direkte oversatt innebærer dette at fartøyet skal forstås som slepebåt og lekter. Definisjonene er satt inn for å gjøre klausulen lettere forståelig og lesbar, jf forklaringsnotatene til kontrakten. Til sammenligning kan vi se at i Heavycon er «the Vessel» ikke definert, men henviser kun til hva partene blir enige om hva det skal innebære.

Med lekter menes en lastepram som nærmest kan beskrives som en flat, men flytende plattform som tradisjonelt er uten eget drivverk²⁹. En slepebåt er vanligvis et fartøy som i hovedsak benyttes ved tauing.

Siden transport av spesiell prosjektlast er nært beslektet med tungt løft-handelen og petroleumsretten samt det faktum at risikoen er svært stor både i forhold til last og fartøy, har Projectcon adoptert BIMCOs tradisjonelle «knock-for-knock»-prinsipp. Prinsippet kommer til syne gjennom kontraktens klausul 21 (b) og (c) og er tilnærmet lik ansvarsreguleringen i Heavycon 2007 og Supplytime 2005 - med noen modifikasjoner. Knock-for-knock prinsippet er som kjent et vanlig utgangspunkt for ansvarsfordelingen i petroleumskontrakter, men som vi ser har også noen kontraktstyper i sjøretten latt seg inspirere av dette utgangspunktet og dermed inntatt prinsippet. Kort fortalt innebærer prinsippet at tapet blir hvor det rammer. Det betyr at partene er hver for seg ansvarlige for sine respektive eiendeler, uansett skyld. En dypere gjennomgang av prinsippet vil bli behandlet i pkt. 4.5.

²⁹ <http://no.wikipedia.org/wiki/Lekter>

Det rettslige utgangspunktet i norsk rett er at den som volder en skade blir erstatningsrettslig dersom det foreligger skyld, årsakssammenheng og økonomisk tap. Prinsippet knock-for-knock er et avvik fra vanlige erstatningsrettslige regler, men det er ikke uvanlig at prinsippet fravikes i offshore-kontrakter. Siden norsk rett har et annet utgangspunkt om at det er kontraktsfriheten som råder (så lenge ikke noen preseptoriske regler er til hinder for det), ser vi en tendens til at de sjørettslige kontrakter som er relatert til offshore industrien adopterer prinsipper i fra petroleumsretten, nærmere bestemt petroleumskontraktene. Hvorfor vi ser en slik utvikling vil jeg behandle nærmere ved å se på for- og ulemper ved bruk av «knock-for-knock» prinsippet.

For det første er det en fordel for begge parter at risikoen er klar og forutsigbar. Det betyr at forsikringskostnader kan reduseres siden partene kun trenger å forsikre sine egne eiendeler og personell (mannskap). Videre er det en fordel at en eventuell kompensasjon kan bli utbetalt raskt, da det ikke vil være behov for å vente til en endelig avgjørelse av hvem som skal holdes ansvarlig, i påvente av en endelig dom.

Ulemper ved bruk av prinsippet er at det ikke kan benyttes i et reisecerteparti i innenriks fart jf de preseptoriske reglene i § 322 (2). Fra befrakters ståsted gir kontrakten han et større ansvar i form av at lastingen og lossingen skjer på hans risiko samt det faktum at han beholder risikoen for lasten under hele transporten. Sett fra bortfrakters ståsted innebærer det en stor risiko at han selv ikke kan ha noe med lastingen og lossingen å gjøre. Noe som fører til at han kan føle seg ubeskyttet.

4.3 Anvendelsesområdet og de preseptoriske reglene

For å kunne få en full oversikt over hvor langt de preseptoriske reglene går, er det først nødvendig å ha det helt klart når reglene i sjøloven kap.13 om stykkgodstransport og kap.14 om certepartifart kommer til anvendelse. Bestemmelsene i sjøloven §§ 252 og 253

regulerer lovvalget, mens de preseptoriske reglene i hovedsak blir presentert i § 254 jf henholdsvis § 322.

4.3.1 Anvendelsesområdet

Det er selvsagt at i en sak mellom to norske parter, er det norske domstoler som skal løse den. I de tilfeller hvor saken har større tilknytning til et annet land – eller således liten tilknytning til Norge – er spørsmål om hvorvidt de norske domstoler likevel skal avgjøre saken³⁰. Forutsetningen er at vi står overfor en tvist mellom to stater hvor saken dreier seg om en inngått sjørettslig transportavtale. Det rettslige utgangspunktet for lovvalsreglene, finner vi i §§ 252 og 253, sammenholdt med reglene vedrørende jurisdiksjons- og voldgiftsrett i §§ 310 og 311. Reglene søker å sikre at Haag-Visby reglene blir fulgt³¹. Det foreligger et ønske om å utvide det nordiske anvendelsesområdet og ansvarssystem etter forbilde av Hamburg-reglene, uten at forpliktelsene etter Haag-Visby reglene blir tilside-satt³². Reglene skal bli brukt etter «lex fori-prinsippet», som innebærer at norsk rett skal anvendes også i de tilfeller hvor tilknytningen til Norge kanskje ikke er like åpenbar³³.

Sjøloven § 252 angir anvendelsesområdet for kapittel 13 om stykkgodstransport, hvor det bestemmes i første ledd at kapittelet skal brukes ved transportavtaler til sjøs i innenriks fart i Norge eller mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. For innenriksfart i et av de tre siste landene er det loven i den stat hvor transporten finner sted som skal anvendes. Det betyr med andre ord at bestemmelsen i første ledd omfatter nordisk fart³⁴. For eksempel gjelder kap. 13 hvor det foreligger en sjørettslig transportavtale fra Stavanger til Oslo.

³⁰ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 292

³¹ Haag-Visby reglene er en konvensjon blant annet Norge har forpliktet seg til. Hovedformålet er å gi vareeierne en viss minimumsbeskyttelse, noe som har resultert i en del preseptoriske regler i favør av vareeier. Definisjonen av konvensjonen finner vi i sjøl.§ 251.

³² Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 293

³³ Kommentarer til sjøl.§ 252 (note 436) av Webster på rettsdata.no

³⁴ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 294

Videre i annet ledd ser vi at reglene i kap.13 også kan komme til anvendelse også i internasjonal fart³⁵. Vilkåret er at det er to stater som ikke er nordiske. Det er likevel ikke til hinder for at én av statene er nordiske. Bestemmelsen i annet ledd oppramser fem tilfeller hvor kap. 13 får anvendelse:

- 1) den avtalte lastehavnen ligger i en konvensjonsstat, eller
- 2) den avtalte lossehavn ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, eller
- 3) hvor det er avtalt flere lossehavner, og den faktiske lossehavnen ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, eller
- 4) transportdokumentet er utstedt i en konvensjonsstat, og til slutt hvor
- 5) transportdokumentet angir at konvensjonen eller lov i konvensjonsstaten skal gjelde³⁶

Bestemmelsen i tredje ledd tar for seg den situasjonen hvor hverken det avtalte leveringssted eller avtalt eller faktisk utleveringssted er i et nordisk land. Det åpnes for en viss avtalefrihet ved at det kan avtales at sjørettslig transportavtale skal være undergitt loven i en konvensjonsstat. Med konvensjonsstat menes en stat som er bundet av Haag-Visby reglene jf § 251.

I sjølovens § 253 begrenses imidlertid rekkevidden av reglene i kap. 13 ved at de ikke gjelder certepartier for hel- eller delbefraktning av skip. Et viktig unntak er at ved utstedelse av konnossement i henhold til et certeparti, vil konnossementet likevel være undergitt reglene i kapitlet, dersom konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og konnossementsinnehaveren³⁷.

³⁵ Jf. «lex fori» prinsippet

³⁶ En slik klausul kalles for Paramount-klausul, som vil si at klausulen går foran alle andre bestemmelser i konnossementet

³⁷ Se § 292 ved utstedt konnossement under reisecerteparti og § 383 ved tidscerteparti.

4.3.2 Projectcon – stykkgodstransport eller certepartibefraktning?

I og med stykkgodstransport i betydelig grad er underlagt preseptoriske regler, er det viktig å foreta en sontring mellom stykkgodstransport og transport under et certeparti. Utgangspunktet er at partene har en adskillig frihet til å velge et certeparti i stedet for et konnossement, men sjøloven av 1994 har ikke klargjort grensedragningen mellom disse fraktavtalene³⁸. En nærmere avklaring finner vi derimot i forarbeidene³⁹. Her sies det at hvorvidt det «foreligger delbefraktning eller stykkgodstransport, avhenger således av hvilke transportdokumenter partene har benyttet, eller har tatt sikte på å benytte». Grensen er imidlertid vanskelig å dra, da det utstedte transportdokumentet må ses i sammenheng med transporten for øvrig. Selv om partene inngår et såkalt certeparti, vil nok domstolene likevel ikke akseptere kontraktsfriheten dersom det viser seg at godset ble sendt med et typisk linjeskip⁴⁰. Spørsmålet videre blir derfor om Projectcon skal betraktes som certepartibefordring eller stykkgodstransport ut i fra sjølovens regler.

Selv om Projectcon i utgangspunktet er et reisecerteparti, vil den ikke automatisk reguleres etter sjølovens kap. 14 om befraktning av skip og ikke kap.13 om stykkgodstransport. For å avgjøre om vi står overfor en avtale om stykkgodstransport eller en avtale om hel- eller delbefraktning, må vi se nærmere på realiteten og hensikten bak transportavtalen⁴¹. Det første vi kan spørre oss er om bortfrakter forplikter seg til å stille hele eller deler av skipet til rådighet for befrakter. I følge Projectcon kl. 2 a) forplikter bortfrakter seg til å transportere et nærmere bestemt gods for befrakter med slepebåt og lekter. Siden Projectcon blir benyttet ved spesiell prosjektlast er det underforstått at **hele** fartøyet skal brukes til å transportere gods eller utstyr for befrakter.

³⁸ Falkanger/Bull, Sjørett. 7. utg, side 293-294

³⁹ NOU 1993:36 § 312

⁴⁰ Falkanger/Bull, Sjørett. 7. utg, side 293-294

⁴¹ Se kommentarer til sjøloven § 253 (note 438) av Webster på rettsdata.no

Deretter kan vi spørre om det er et klart definert gods som skal transporteres. Ved stykk-godstransport vil avtalen være knyttet til det gods transporten gjelder. Men, tilsvarende kan også en befraktningsavtale ha godstransport som primærformål⁴². Projectcon er et godt eksempel på sistnevnte. Inngåelse av kontrakten blir nettopp gjort for det formål å transportere et gods.

Videre kan frakten gi oss et innblikk på hva partene har ment at transportavtalen skal være. Definisjonen på reisebefraktning i § 321 er at frakten skal beregnes pr reise. I Projectcon kl. 12 står det at det skal betales «*lumpsum freight*». Med dette menes at betalingen skjer i en engangssum, i motsetning til en rekke utbetalinger over tid. Frakten beregnes og betales pr reise. Spesielt ved prosjektlast er det store og individuelle beregner som må gjøres for hver enkelt reise.

Til slutt kan dokumentene som er brukt gi oss en veiledning⁴³ på hvilken type transportavtale som er inngått. Dersom det er utstedt et konnossement vil reglene i kap.13 om stykk-godstransport komme til anvendelse jf § 253. Og omvendt vil det være certepartiets bestemmelser som vil være avgjørende dersom det er utstedt et annet transportdokument enn konnossement. Bakgrunnen for dette er at det kun er konnossement som er unntaket for anvendelsen av kap. 14 på certepartiforhold i følge § 253 første ledd annet punktum. I noen tilfeller utstedes det såkalte trampkonnossementer. Det vil si et konnossement som blir benyttet i tillegg og hvor det henviser til bestemmelsene i det aktuelle certeparti, se § 325 første ledd siste punktum. Certepartiets bestemmelser vil i slike tilfeller være bestemmende også for innehaveren av konnossementet – så lenge de preceptoriske reglene i kap. 13 ikke kommer til anvendelse⁴⁴. I Projectcon er det ikke vanlig å utstede et konnossement i tillegg til certepartiet, jf kontraktens kl. 22 a) hvor det direkte fremgår at konnos-

⁴² NOU 1993:36 § 312

⁴³ Se kommentarer til sjøl. § 253 (note 438) av Webster på rettsdata.no

⁴⁴ Se også her kommentarer til sjøl. § 253 (note 438) av Webster på rettsdata.no

sement ikke skal utstedes. Heller ingen andre transportavtaler blir benyttet i tillegg til certepartiet. Etter disse betraktninger forstår vi at Projectcon anses som et reisecerteparti i sjølovens forstand og vil følgende kunne reguleres etter kap. 14 jf § 253 første ledd.

4.3.3 De preseptoriske reglene

Spørsmålet videre er når de preseptoriske reglene kommer i spill. Sjøloven § 254 angir hvilke bestemmelser i kapittelet om stykkgodstransport som er preseptoriske og hvilke som kan fravikes ved avtale⁴⁵. Hovedregelen finner vi i første ledd hvor det fremgår at bestemmelser i en transportavtale eller et transportdokument skal anses som ugyldige dersom de avviker fra reglene i kapittelet. En viktig bemerkelse er at i de tilfeller preseptoriske regler rammer en avtaler, er det kun de deler av kontrakten som blir ugyldig, ikke hele kontrakten i seg selv.

I første ledd 3.pkt er det spesielt nevnt at dersom en avtalebestemmelse mellom transportør og vareeier gir transportøren rett til å få vareeierens utbetalte forsikringsbeløp, skal det anses som ugyldig. Bakgrunnen for dette er å hindre at transportøren skal ha mulighet til å omgå ansvarsreglene i loven. De preseptoriske ansvarsreglene er laget for å beskytte lasteeieren, og det vil ha formodningen mot seg dersom transportøren likevel kunne «lure seg unna» dem.

I bestemmelsens andre ledd er det oppnevnt en del unntak vedrørende «... *bestemmelser om praktiske forhold ved gjennomføringen av transporten og om rent kontraktsbrudd*»⁴⁶. Dette gjelder nærmere bestemt reglene i §§ 255, 258 til 261 samt 264 til 273. Det er heller ikke til hinder for at det inntas bestemmelser om felleshavari i transportavtalen. Transportøren har også mulighet til å påta seg mer ansvar eller flere forpliktelser enn det som føl-

⁴⁵ NOU 1993:36 § 254

⁴⁶ Kommentarer til sjøl. § 254 (note 442) av Webster på rettsdata.no

ger av reglene i sjøl. kapittel 13, noe som er et resultat av at reglene skal beskytte lasteeieren med et minimumsansvar.

I § 254 tredje ledd ser vi at i de tilfeller hvor transportavtalen er undergitt Haag-Visby-reglene⁴⁷ eller lov i en stat som er bundet av sistnevnte regler, er det pålagt at transportdokumentet skal inneholde opplysninger om dette. Videre må transportdokumentet nevne at bestemmelser som avviker fra slike regler skal være ugyldige dersom de er til skade for senderen, avlasteren eller mottakeren.

Fjerde ledd i § 254 er en viktig regel som åpner for at i spesielle tilfeller kan reglene i kap. 13 likevel fravikes ved avtale. Dette gjelder tilfeller hvor *«omstendighetene er så spesielle at det vil være urimelig om de alminnelige reglene skulle gjelde»*⁴⁸. I de tilfeller hvor godset er av en særlig spesiell karakter som gjør at den for eksempel har en uvanlig beskaffenhet eller tilstand, kan det være rimelig at transportørens plikter innskrenkes gjennom en avtale. En slik avtale vil være gyldig, forutsatt at partene uttrykkelig avtaler dette i forkant av reisen og at avtalen ikke strider mot avtl. § 36. Videre forutsettes det i forarbeidene at det i slike tilfeller ikke utstedes konnossement, da det vil være et tegn på at godset ikke er av en slik usedvanlig karakter som nettopp er en forutsetning for unntaket⁴⁹.

4.3.4 Særlig om avtalefrihet ved reisebefraktning

Utgangspunktet i kontraktsforhold er at kontraktsfriheten råder, men i nordisk fart er reglene om transportskade og lasteforsinkelse tvingende ved *reiscerteparti*. Dette innebærer et stort innhugg i avtalefriheten. Bakgrunnen for bestemmelsen er at tidligere var det antydning til misbruk av kontraktsfriheten. Utviklingen førte til at rederen fraskrev seg

⁴⁷ Haag-Visby-reglene er en internasjonal konvensjon fra 1924 om konnossementer, som er endret ved protokollene 1968 og 1979. Se sjøl.§ 251.

⁴⁸ Kommentarer til sjøl.§ 254 (note 444) av Webster på rettsdata.no

⁴⁹ Kommentarer til sjøl.§ 254 (note 444) av Webster på rettsdata.no

mer og mer av ansvaret. Det ble derfor et behov for å ivareta lasteeierens interesse, noe er gjort gjennom en bestemmelse om preseptorisk beskyttelse av reisebefrakter.

Prinsippet om avtalefrihet finner vi i sjølovens § 322 første ledd, hvor det fremkommer at bestemmelsene i kap.14 er deklatoriske med mindre noe annet er avtalt eller følger av etablert praksis mellom partene, handelsbruk eller annen sedvane. Det er likevel bemerkelsesverdig at i norsk rett må ansvarsfraskrivelsene som er inntatt i certepartiene ses i lys av de alminnelige retningslinjer for tolkning og utfylling⁵⁰. En viktig bestemmelse i denne sammenheng er avtaleloven § 36 som fastsetter at urimelige avtaler kan settes helt eller delvis til siden.

Sjølovens § 322 andre ledd setter en begrensning i avtalefriheten ved reisebefraktning i innenriks fart i Norge eller fart mellom Norge, Danmark, Sverige og Finland. Dette gjelder spesifikt reglene i § 347 som **ikke kan fravikes** ved avtale **til skade for** avlaster, reisebefrakter eller mottaker. Det samme gjelder foreldelsesreglene i § 501 første ledd nr. 7 og annet ledd første punktum. Videre ser vi at tilsvarende regler om begrensninger i avtalefriheten også skal gjelde i innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige. Det er loven i den aktuelle stat hvor befordringen finner sted som skal gjelde.

I tredje ledd ser vi enda en begrensning i avtalefriheten. Bestemmelsene i § 338 om utstedelse av konnossement kan ikke fravikes ved avtale **til skade for avlasteren**. Det betyr at avlasterens krav på ombordkonnossement er preseptorisk. Dette gjelder likevel kun ved befraktning i fart som nevnt i § 252 første og annet ledd, noe som vil si i fart «*som faller inn under stykkgodskapittelets geografiske virkeområde*»⁵¹.

⁵⁰ Bruserud, Marius tidsskrift nr 294, side 84

⁵¹ NOU 1993:36 § 322

Bestemmelsen i siste ledd lovfester bare det som allerede følger av § 325, og er således overflødig av den grunn. Den minner likevel om at reglene i kap.13 om stykkgodstransport kan komme til anvendelse ved utstedelse av konnossement⁵².

4.4 Kontraktens klausul 2: Reisen

4.4.1 Transportperiode

Projectcon kl. 2 a) lyder slik;

*“It is agreed between the Owners and the Charterers that, subject to the terms and conditions of this Charter Party, **the cargo shall be transported by the Owners** from the Loading Port(s), or so near thereto as the Vessels may safely get and lie always safe and afloat, to the Discharging Port(s), or so near thereto as may safely get and lie always safe and afloat”* [min uthevelse]

Vi ser med andre ord at partene i pkt. a) inngår en avtale om at bortfrakteren skal transportere godset. Enigheten utspringer seg i en transportperiode hvor reisen skal være mellom to nærmere navngitte havner, med et åpent alternativ. I og med at ansvaret reguleres etter «knock-for-knock» prinsippet, vil transportperioden kun gi oss en geografisk oversikt over hvilke steder godset skal skipes fra og til.

Til sammenligning kan vi se på reglene i sjøloven. Under transportperioden partene blir enige om oppstår også ansvarsperioden. For å kunne pålegge transportøren eller bortfrakteren et erstatningsansvar må det foreligge et ansvarsgrunnlag innenfor en gitt ansvarsperiode. Ansvarsgrunnlaget vil i vårt tilfelle avhenge av om det foreligger et tap eller en skade på godset. Dette vil jeg gå nærmere inn på i punkt 4.3. Først vil jeg avgrense hvilket

⁵²Se også her NOU 1993:36 § 322

tidspunkt transportøren eller bortfrakteren overtar ansvaret for godset og når ansvaret opphører.

I Projectcon finner vi ikke noen klar avgrensning av ansvarsperioden. Siden vi står overfor et reisecerteparti vil utgangspunktet som nevnt ovenfor være at ansvarsperioden rekker like langt som reisen varer. Men det som skiller Projectcon fra reglene i sjøloven er at bortfrakter og befrakter kun skal være ansvarlig for sine egne respektive eiendeler og personell. Vi kan med andre ord si at bortfrakter har et ansvar for å ha fartøyet disponibelt for befrakter i den avtalte perioden, og omvendt at befrakter har et ansvar for å levere godset på kaia innenfor de datoene som avtales mellom partene. Men risikoen for at godset kommer vel bevart frem ligger imidlertid på befrakterens side. Dette betyr derfor at bortfrakter i slike tilfeller aldri vil ha en ansvarsperiode overfor befrakterens last. Vi kan si at bortfrakter er ansvarlig for at lasten skal transporteres fra lastehavn til lossehavn jf kl.2 (a), men ikke blir ansvarlig for selve lasten dersom tap eller skade skulle inntre.

Utgangspunktet ved linjefart⁵³ er at transportøren plikter å ivareta lasteeierens interesser ved å utføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighet, og for øvrig ta vare på godset jf § 262. Videre i bestemmelsens første ledd ser vi en direkte beskrivelse av ansvarsperioden gjennom uttrykket «fra mottakelsen til utlevering av godset». Disse kravene fastsetter hovedtrekkene i transportørens ansvar. Vi ser blant annet at bestemmelsen stiller et tidsmessig krav gjennom uttrykket «tilbørlig omhu og hurtighet». I følge forarbeidene⁵⁴ vil det bli ansett som forsinkelse i henhold til formuleringen dersom «transporttiden går ut over hva som vil være en rimelig tid for transporten, hensett til transportopplegget og markedsføringen av dette».⁵⁵ Videre forutsettes det i forarbeidene at transportøren har «betydelig valgfrihet med hensyn til transportmåte og andre sider ved utførelsen. Det

⁵³ Begrepet er synonymt med stykkgodstransport

⁵⁴ NOU 1993:36 § 262

⁵⁵ Se kommentarer til sjøloven § 262 (note 464) av Webster på rettsdata.no

vesentlige er at transportøren velger en utførelse som sikrer at godset når sitt bestemmelsessted innen rimelig tid»⁵⁶.

Det minnes om at bestemmelsen er preseptorisk i henhold til § 254, noe som betyr at partene ikke kan avtale bort denne regelen.

En nærmere angivelse av ansvarsperioden finner vi i sjølovens § 274 (1).

Som hovedregel er transportøren ansvarlig for godset i dennes varetekt i «lastehavnen, under transporten og i lossehavnen». Vi ser med dette at transportørens omsorg for lasten også gjelder i perioder før lasting og en viss tid etter lossing.⁵⁷ I de tilfeller transportøren mottar godset før lasting er han ansvarlig for å bevare det og forhindre at det går tapt, blir skadet eller stjålet. Dersom godset for eksempel består av sementsekker er det desto viktigere at transportøren sørger for at godset ikke blir utsatt for regn, og plasserer det på en tørr plass i lastehavnen. Annerledes stilles det ikke så strenge krav dersom lasten leveres i en lukket container. På tilsvarende måte gjelder også disse forholdsreglene i perioden etter lossingen⁵⁸.

Spørsmålet videre er når ansvarsperioden opphører i stykkgodstransport. Loven regulerer tre alternativer.

Sjøloven § 274 (3) 1. alternativ lyder;

*«Transportøren anses ikke lenger å ha godset i sin varetekt (...) når transportøren **har utlevert** [min uthevelse] godset til mottakeren» [min uthevelse].*

⁵⁶ Se også her kommentarer til sjøloven § 262 (note 464) av Webster på rettsdata.no

⁵⁷ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg side 266.

⁵⁸ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg side 266.

Vi ser med andre ord at risikoen for godset går over fra transportøren til mottakeren ved utlevering på bestemmelsesstedet. Dette viser seg typisk der mottakeren overtar containeren på lossehavnen. Imidlertid er det ikke alltid slik at godsets mottaker står klar for å overta lasten i lossehavnen. Spørsmålet blir derfor heretter i hvilken grad transportøren i slike tilfeller kan anses å ha overført risikoen til mottakeren.

Sjøloven § 274 (3) 2. alternativ lyder;

*«Transportøren anses ikke lenger å ha godset i sin varetekt (...) dersom mottakeren ikke tar imot godset fra transportøren, når det er **lagt opp** [min uthevelse] for mottakerens regning i samsvar med avtalen eller lov eller praksis i lossehavnen» [min uthevelse].*

For de tilfeller der mottakeren ikke står klar for å ta imot godset sitt i lossehavnen, er altså transportøren likevel ansvarsfri fra det tidspunkt når godset er lagt opp for mottakerens regning. Dette viser seg i praksis dels ved at godset lagres etter en særskilt avtale mellom transportør og mottaker, eller dels etter lossehavnens praksis for tilfelle uten særskilt avtale om lagring. For ordens skyld vil sjøloven § 271 her fungere som en nærmere presisering for de tilfelle partene ikke særskilt har avtalt lagring i lossehavnen. Bestemmelsen regulerer transportørens adgang til å overføre risikoen for godset gjennom opplegging av godset i lossehavnen på mottakers regning. Dermed vil mottakeren bære risikoen for godset all den tid dette står uavhentet i lossehavnen fra avtalt leveringstidspunkt til faktisk avhenting.

Heretter skal vi se på et tredje tilfelle der ansvarsperioden opphører for transportøren.

Sjøloven § 274 (3) 3.alternativ lyder;

*«Transportøren anses ikke lenger å ha godset i sin varetekt (...) når transportøren har overlevert godset til **myndighet eller annen tredjeperson** som godset må overleveres til etter lov eller regler i lossehavnen»[min uthevelse].*

Vi ser altså at i de tilfeller lov eller regler krever at godset leveres til myndighet eller en tredjemann, opphører transportørens risiko for godset ved overlevering til dem. Prinsippet i annet ledd speilvendes således i tredje ledd, 3.alternativ hvor transportøren ikke er ansvarlig for perioden hvor godset er i tråd med lover og regler er overlevert til myndighet eller annen tredjeperson⁵⁹.

I en dom fra Frostating lagmannsrett⁶⁰ var spørsmålet om hvem av partene som skulle holdes til ansvar da en fritidsbåt som skulle fraktes ble skadet ved sammenstøt med skipet. Rederiet som opptrådte som undertransportør ble følgende ikke ansvarlig da skaden inntraff utenfor ansvarsperioden jf sjøloven § 286. I prinsippet var transportøren ansvarlig etter reglene i §§ 274 og 275, men ansvaret falt bort som følge av at kravet var foreldet.

Ved reisebefraktning ser vi at bortfrakteren har en omsorgsplikt for at reisen skal utføres med «tilbørlig hurtighet» og ellers på en forsvarlig måte jf § 339. Innholdsmessig synes bestemmelsen å være sammenfallende med § 262 for stykkgodsfart.

Mottakelsestidspunktet ved reisebefraktning avhenger av hvilken klausul som er inntatt i den individuelle avtalen vedrørende selve lastingen og stuingen. Utgangspunktet i § 336 er at godset blir levert av reisebefrakteren hvor reisebortfrakteren tar godset om bord, med mindre noe annet følger av praksis i havnen. Dersom partene inngår en såkalt *FIO*-klausul (free in and out-klausul) er det befrakteren som skal utføre selve lastingen. Her starter mottakelsestidspunktet og ansvaret overdras først når befrakter er ferdig med å laste om bord godset. Inngås det derimot en klausul om *liner terms* (linjefartsvilkår) er det bortfrakterens jobb å ta seg av lastingen. Ved *liner terms* vil for øvrig ansvarsperioden starte fra det tidspunkt lasten mottas på kaien.

⁵⁹ Se kommentarer til sjøloven § 274 (note 497) av Webster på rettsdata.no

⁶⁰ LF-1999-983 hentet fra lovdata.no

Oppsummeringsvis ser vi at kontraktens bestemmelse om transportperioden innebærer en forpliktelse for bortfrakter til å transportere godset mellom de stedene partene blir enige om. Under sjøloven innebærer transportperioden også ansvarsperioden for transportøren.

4.4.2 Sjødyktighet

Kontraktens kl. 2 b) 1.pkt;

*“The Owners shall exercise due diligence in making the Vessels **seaworthy** before and at arrival at the Loading Port”* [min uthevelse].

I kontraktens kl. 2 b) ser vi at bortfrakter skal sørge for at fartøyet er sjødyktig før og ved ankomst til lastehavn. Bakgrunnen for dette er at befrakter skal kunne stole på at bortfrakterens fartøy er i en slik stand at lasten vil være trygg gjennom transportperioden.

Først må vi se hva som legges i begrepet sjødyktighet. Hverken kontrakten eller dens forklaringsnotater sier direkte hva som menes med begrepet, men vi får en forståelse av hva det skal innebære i kontraktens kl. 5 (b). Ved levering av lekteren skal den for det første ha et lasterom/lasteplass fri for hindringer hvor alle tidligere sjøfester er fjernet. For det andre må fartøyet være skikkelig dokumentert i henhold til sertifikater, klassifiseringer og utstyr. Dersom dette ikke er oppfylt kan befrakter heve avtalen på bakgrunn av at fartøyet ikke anses å være levert i riktig stand jf kl. 9 (b) og (c).

Videre i kl. 2 b) 1pkt ser vi at plikten til å sørge for at fartøyet er sjødyktig, er tidsbegrenset til **før og ved ankomst** til lastehavnen. En antitetisk tolkning tilsier derfor at plikten ikke gjelder etter denne tiden, noe som vil si at det ikke foreligger en plikt til å holde fartøyet sjødyktig under transportreisen. Selv om bortfrakter ikke kan garantere lekterens sjødyk-

tighet gjennom reisen, vil han likevel være i mislighold i forhold til kontrakten dersom det viser seg at lekteren eller slepebåten ikke er sjødyktig⁶¹.

Til sammenligning kan vi se på sjølovens § 262 annet ledd, som regulerer transportørens plikt til å sørge for at skipet er sjødyktig.

Sjøloven § 262 (2) lyder slik;

*«Transportøren skal sørge for at det skip som brukes til transporten, er **sjødyktig**, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet og at lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset»* [min uthevelse].

Vi ser at bestemmelsen fastslår at transportøren plikter å sørge for at skipet er sjødyktig. Dette innebærer for det første at skipet skal være i sikkerhetsmessig og teknisk forstand, med andre ord at kravene i skipssikkerhetsloven er oppfylt⁶². Begrepet sjødyktighet i sjøloven har imidlertid en videre betydning enn i skipssikkerhetsloven. I tillegg til den sikkerhetsmessige og tekniske forstand, skal skipet for det andre være rustet til å «motta, transportere og bevare godset»⁶³. La oss se på følgende situasjoner: 1. Det skal lastes fisk, men kjølerommet viser seg å være defekt. 2. Det skal lastes noe som krever et særskilt rengjort lasterom, men hvor dette ikke er blitt gjort. I begge tilfellene vil vi i følge sjøloven § 262 stå overfor et skip som ikke er sjødyktig, til tross for at kravene i skipssikkerhetsloven er oppfylt. Videre er plikten til å holde skipet sjødyktig tidsbegrenset til å gjelde i hele ansvarsperioden jf § 274.

⁶¹ Se forklaringsnotatene til Projectcon kl. 2

⁶² Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

⁶³ Jf § 262 annet ledd

Dersom det oppstår skade i forbindelse med at skipet var usjødyktig, vil erstatningsreglene i § 275 jf § 276 andre ledd kunne anvendes. Senderen kan også heve transportavtalen som følge av kontraktsbrudd på transportørens side jf § 264.

Både kontrakten og sjøloven regulerer bestemmelser vedrørende sjødyktighet. I kontrakten er plikten til å holde fartøyet sjødyktig begrenset til å gjelde før og ved ankomst til lastehavnen, mens under sjøloven er transportøren pliktig til å sørge for et sjødyktig skip gjennom hele ansvarsperioden.

4.4.3 Tilbørlig hurtighet

Kontraktens kl. 2 b) 2.pkt.;

*“The Owners shall perform the voyage with **due despatch** unless otherwise agreed”* [min uthevelse]

Klausulen innebærer en forpliktelse overfor bortfrakter til å utføre reisen med “due despatch”. Den norske oversettelsen av uttrykket blir noe slik som plikten til å utføre reisen med «tilbørlig omhu og hurtighet». Det vil blant annet si at bortfrakter må sørge for at reisen ikke tar unødvendig lang tid og at han må velge en transportrute som står i forhold til vær og last. I de tilfeller hvor bortfrakter for eksempel ønsker å spare drivstoff ved å kjøre med redusert fart, må det foreligge uttrykkelig enighet om det⁶⁴.

Ved stykkgodstransport ser vi at sjøloven § 262 jf § 274 særlig knytter uttrykket opp mot transportørens øvrige plikt til å ivareta lasteierens interesser innenfor ansvarsperioden. Også innen reisebefraktning har vi en bestemmelse i § 339 som regulerer reisebortfrakters omsorgsplikt. Bestemmelsene vil bli behandlet fortløpende.

⁶⁴ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third ed, side 312.

Sjøloven § 262 første ledd:

«Transportøren skal utføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighet, ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser fra mottakelsen til utleveringen av godset».

Bestemmelsen stiller ulike krav til transportøren og er således utgangspunktet i transportansvaret sammenholdt med de øvrige ansvarsreglene i §§ 274 flg⁶⁵. Vi ser at også § 262 stiller et tidsmessig krav. I forarbeidene fremkommer det at det stadig stilles strengere krav til «...regularitet og hurtighet ved utførelse av transportene», spesielt i moderne stykkgodstransport. Videre sies det om forsinkelse at det vil være tilfelle «...dersom transporttiden går ut over hva som vil være en rimelig tid for transporten, hensett til transportanlegget og markedsføringen av dette»⁶⁶. Bakgrunnen for kravene er å oppnå en viss transportkvalitet, men det vesentlige er uansett at transportøren utfører reisen i tråd med transportavtalen og at godset kommer frem til rett sted innen fristen.

Det er bemerkelsesverdig at bestemmelsen er preseptorisk jf § 254. Transportøren kan likevel sikre sin rett til deviasjon ved å klargjøre dette i forkant av transporten, at deviasjon kan forekomme⁶⁷.

Som nevnt finner vi en tilnærmet lik bestemmelse i sjøloven § 339 vedrørende reisebefraktning. Vi ser også her at reisebortfrakter skal utføre reisen med tilbørlig hurtighet og ellers på en forsvarlig måte.

Til tross for at bortfrakteren i Projectcon ikke er ansvarlig for godset, synes det likevel naturlig at han følger plikten i sjølovens § 262 jf godt sjømannskap og prinsippet om lojalitet

⁶⁵ Disse vil bli ytterligere behandlet i pkt. 4.5

⁶⁶ NOU 1993:36 § 262

⁶⁷ Kommentarer til sjøloven § 262 (note 464) av Webster på rettsdata.no

i kontraktsforhold. Bestemmelsen innebærer som nevnt en plikt til å ivareta lasteeierens interesse samt at transporten skal skje med tilbørlig omhu og hurtighet.

Vi forstår med dette at i Projectcon er utgangspunktet at bortfrakter skal utføre reisen med tilbørlig omhu og hurtighet, men bestemmelsen åpner for at partene kan avtale annet jf «unless otherwise agreed». I sjøloven finner vi også den samme plikten både ved stykkgodstransport og ved reisebefraktning. Her er plikten til å utføre reisen med tilbørlig omhu og hurtighet derimot preseptorisk.

4.5 Kontraktens klausul 21: Ansvar og skadesløsholdelse

4.5.1 Definisjoner og virkeområde

Kontraktens kl.21 a) lyder slik:

*“For the purpose of this Clause **“Owners` Group”** shall mean: the Owners, and their contractors and subcontractors, and Employees, Servants or Agents of any of the foregoing.*

*For the purpose of this Clause **“Charterers` Group”** shall mean: the Charterers, and their contractors, subcontractors, co-ventures and Charterers` customer with whom they have a contractual relationship in respect of the job or project on which the Vessels are employed, and Employees, Servants or Agents of any of the foregoing” [min uthevelse].*

Klausulen beskriver to grupper. I første pkt ser vi hva som menes med “the Owners` Group» eller på norsk bortfrakterens gruppe. Gruppen inkluderer bortfrakterens entreprenører, dens underentreprenører, ansatte, tjenestemenn og agenter eller representanter fra noen av disse. Videre i andre pkt er «the Charterers`Group» eller befrakterens gruppe beskrevet. Gruppen inkluderer det samme som i bortfrakterens gruppe, men er i tillegg utvidet til også å gjelde «co-ventures and Charteres` customer». Det vil si andre

samarbeidspartnere og kunder som befrakter vil ha et kontraktsforhold til i forbindelse med prosjektet⁶⁸.

4.5.2 «Knock-for-knock» prinsippet

Det vil fra tid til annen også i sjørettslige kontraktsforhold oppstå lasteskader. Da det er vanskelig å forutberegne et eventuelt skadeomfang, er det behov for en klar ansvarsregulering i forkant av en mulig skade. Det faktum at det ofte er tale om svært høye verdier (helt oppe i milliard-klassen) gjør det også nødvendig å ha det klart for seg hvem som skal holdes til ansvar når skaden først inntreffer. Behovet for forsikring er selvsagt i slike kontraktsforhold, derfor er ansvarsforsikringer også en plikt i forhold til egne risikosoner. Dette vil imidlertid ikke bli behandlet nærmere i denne omgang. Derimot skal det redegjøres for kontraktens ansvarsregulering som er satt i et «knock-for-knock» prinsipp, hvor dette skal ses i sammenheng med de vanlige ansvarsreglene i sjøloven.

Projectcon kl.21 b) lyder i sin helhet slik;

*“Notwithstanding anything else contained herein, the **Owners** shall be liable for all loss or damage of whatsoever nature to or sustained by the Vessels, any liability in respect of wreck removal and the expense of moving, lighting or buoying the Vessels, and any liability in respect of death or injury of any of the Owners` Group, and any liability in respect of other cargo on board not the subject of this Charter Party, all of which shall be for the sole account of the Owners without recourse to the Charterers, their servants or agents, and the Owners shall indemnify, defend and hold the Charterers harmless from and against any and all claims, losses, costs, damages and expenses of every kind and nature including legal expenses arising from the foregoing”* [min uthevelse].

⁶⁸ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third ed, side 260.

Videre sies det i pkt. c) følgende:

*“Notwithstanding anything else contained herein, the **Charterers** shall be liable for all loss or damage or delay of whatsoever nature and howsoever caused to or sustained by the cargo, including any property operated, owned, hired and/or leased by any member of the Charterers` Group on board, and any liability in respect of wreck removal and the expense of moving, lighting or buoying the cargo, and any liability in respect of death or injury of any of the Charterers` Group, or the Marine Warranty Surveyor(s) personnel, and all liabilities consequent upon loss, damage or delay to the cargo, all of which shall be for the sole account of the Charterers without recourse to the Owners, their servants or agents or insurers and the Charterers shall indemnify, defend and hold all these harmless from and against any and all claims, losses, costs, damages and expenses of every kind and nature including legal expenses arising from the foregoing”* [min uthevelse].

Med tanke på at punktene (b) og (c) i kontraktens kl.21 er svært informative, vil det derfor videre bli delt inn i fem kategorier; ansvarsreguleringen, særlig om vrakfjerning, særlig om forsinkelse, regressavkall og gjensidig skadesløsholdelse.

4.5.2.1 Ansvarsreguleringen

Partenes ansvarsregulering kommer til uttrykk gjennom punktenes første del. I hovedsak består innholdet i at dersom ingenting annet er avtalt vil **bortfrakter** bli ansvarlig for all tap eller skade som påføres av eller på fartøyet jf pkt. (b). Mens **befrakter** på den annen side blir ansvarlig for alle tap eller skader eller forsinkelser som er påført eller som følger av lasten jf pkt (c). Fra forklaringsnotatene⁶⁹ til Projectcon ser vi at bortfrakter og befrakters ansvar er satt i et «knock-for-knock»-prinsipp (som er basert på blant annet SUPPLY-TIME 05). Prinsippet gjelder uavhengig av skyld, noe som er vesentlig forskjellig fra an-

⁶⁹ Se BIMCOs hjemmeside for Projectcons explanatory notes: www.bimco.org

svarsfordelingen i sjøloven hvor transportøren automatisk blir ansvarlig med mindre han kan exculpere seg.⁷⁰ Innenfor offshore sektoren er prinsippet om «knock-for-knock» allmenn kjent og er utgangspunktet i samtlige petroleumskontrakter. Enklere forklart kan vi si at prinsippet innebærer at tapet blir hvor det rammer, hvor formålet er å skape forutberegnelighet, dels med hensyn til skaderisikoen og dels i forhold til begrensning av tapseksponering.⁷¹

Til sammenligning regulerer sjøloven et helt annet prinsipp enn «knock-for-knock». Utgangspunktet for å kunne kreve erstatningsansvar ved et kontraktsbrudd at det foreligger skyld, med mindre noe annet er avtalt. Med skyld menes her at en av partene har opptrådt klanderverdig og som regel vil spørsmålet være om transportøren kan klandres for dette. Forutsetningen for ansvaret er at lasten befinner seg i transportørens «varetekt» jf ansvarsperioden i § 274.⁷²

Følgende vil jeg gi en oversikt over hovedregelen om transportørens ansvar i stykkgodstransport, og deretter se på reglene om bortfrakters ansvar i reisecertepartibefordring.

Sjøloven § 275 (1) lyder slik;

*«Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren **godtgjør** at tapet ikke skyldes **feil eller forsømmelse** av transportøren selv eller noen transportøren svarer for» [min uthevning].*

Av dette ser vi at transportøren som utgangspunkt bli ansvarlig dersom noe av godset er skadet eller blir borte. Et særtrekk i sjøretten er at transportøren må «godtgjøre» at han

⁷⁰ Sjøloven § 275

⁷¹ Jf forelesningsnotater i Petroleumskontrakter ved førsteamanuensis Ivar Alvik

⁷² Se for øvrig pkt. 4.2 for nærmere behandling av ansvarsperioden

ikke har utvist feil eller forsømmelser. Det foreligger dermed en omvendt bevisbyrde hvor transportøren må «exculpere seg». Med andre ord kan vi si at transportøren blir ansvarlig med mindre han kan bevise at tapet ikke skyldes «feil eller forsømmelser» på hans side. Bakgrunnen for dette skjerpede ansvaret er at det er transportøren som er nærmest til å kunne kontrollere lasten ved mottakelsen i lastehavn, under reisen og frem til lossehavnen.⁷³

Fra rettspraksis har vi ND 1987.160 NH Ny Dolsøy som gjaldt mangelfull rengjøring. En enstemmig NH uttalte at «bortfrakteren ikke har kunnet godtgjøre at skaden ikke skyldes feil eller forsømmelser av hans folk». Dommen gir oss en indikasjon på hvor strengt ansvaret er.

Det at transportøren må «godtgjøre» at tapet ikke skyldes han selv eller noen han svarer for, er et forhold som har vært oppe i rettspraksis flere ganger. Hva uttrykket «godtgjøre» innebærer ble for eksempel tatt opp i ND 2003 s.374 Borgarting lagmannsrett hvor det ble uttalt følgende (s.381)⁷⁴:

«Uttrykket 'godtgjøre' må etter naturlig språklig forståelse oppfattes som noe sterkere enn ord som 'må antas', 'trolig' og 'sannsynlig'».

Videre i samme avsnitt sies det:

«Når det gjelder sjøloven § 275, er det etter lagmannsretten oppfatning naturlig å legge avgjørende vekt på bestemmelsens ordlyd, slik at 'godtgjøre' innebærer at det må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar. En slik regel vil være rimelig ut fra den betraktning at lasteeieren har liten eller ingen mulighet til å

⁷³ Jf ansvarsperioden i § 274

⁷⁴ Selvig, Kommentarer 2002-2003 til nordiske dommer i sjøfartsanliggender, side 4

kontrollere transportøren eller andre transportøren svarer for. Lasten har vært i hans varetekt, og det er han som har tilgang til den relevante informasjonen».

Dommen viser at begrepet «godtgjøre» er en strengere ordbruk enn en vanlig sannsynlighetsovervekt. Bakgrunnen for dette er at transportøren er den av partene som står nærmest til å kontrollere lasten til enhver tid innenfor transportreisen. Dommen er god fordi den fastsetter hva som skal forstås med begrepet «godtgjøre».

Videre ser vi tilsvarende bestemmelser for reise- og tidsbefraktning i henholdsvis §§ 347 og 383. Begge paragrafene sier at reisebortfrakter/tidsbortfrakter er «... ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i...reisebortfrakters eller tidsbortfrakters [min tilføyelse]... varetekt».

Reglene for stykkgodstransport og certepartibefraktning er derfor parallelle på dette området.

Oppsummeringsvis ser vi at kontrakten og sjøloven regulerer to vidt forskjellige prinsipper vedrørende ansvarsforholdet. I kontrakten er ansvaret satt i «knock-for-knock» prinsippet som innebærer at hver av partene skal være ansvarlig for sine respektive eiendeler. I sjøloven er regelen slik at transportøren/bortfrakteren blir automatisk ansvarlig, med mindre han kan godtgjøre at taper ikke skyldes feil eller forsømmelser fra han selv eller noen han svarer for.

4.5.2.2 Særlig om vrakfjerning

Vi ser videre i pkt. (b) og (c) at det er uttrykkelig nevnt at hver av partene er ansvarlig for utgiftene ved en eventuell vrakfjerning av sine eiendeler. For bortfrakterens del innebærer det at han er ansvarlig for utgiftene ved vrakfjerning dersom det skulle skje at *lekteren*

på et eller annet tidspunkt synker. Og omvendt betyr det at befrakter er ansvarlig for utgiftene til vrakfjerning dersom *godset* synker.

La oss se på følgende situasjon: Partene har inngått kontrakten Projectcon. Bortfrakter leverer lekteren til befrakter jf kl. 5 (b) og 9 (a). I henhold til kontrakten er det enighet om at befrakter skal være ansvarlig for selve lastingen jf kl. 5 (c). Dette innebærer for det første at de har hatt en ingeniør til å beregne blant annet stabilisering, vekt etc. jf. kl 4. For det andre innebærer det at befrakter fysisk laster godset om bord på lekterens dekk jf kl. 5 (c). Dersom det viser seg at beregningene er feil, kan det i verste tilfelle føre til at både godset og lekteren synker. Konsekvensen er at hver av partene i henhold til kontrakten er ansvarlig for utgifter knyttet til tap, skade og vrakfjerning for sine respektive eiendeler. Vi ser dermed at risikoen er svært stor i tungløft operasjoner. Fra bortfrakters ståsted kan situasjonen ovenfor naturligvis anses som svært urettferdig, men det er en del av risikoen av å inngå kontrakten.

Tilsvarende bestemmelse om vrakfjerning finner vi også i Heavycon 2007⁷⁵ og Towcon 2008⁷⁶. Til forskjell er ikke en slik klausul satt inn i kontrakten Supplytime 2005. I Bargehire er det inntatt en klausul om at befrakter skal tilbakelevere lekteren i samme stand som den ble levert, noe som betyr at bortfrakter i større grad vil være beskyttet.

Sjøloven regulerer ikke noen bestemmelser om fjerning av vrak, det har derimot havne- og farvannsloven samt forurensningsloven⁷⁷.

⁷⁵ Jf dens kl. 22 (b)(i) og (ii)

⁷⁶ Jf dens kl. 25 (b)(i)4 og (ii)4

⁷⁷ Se lov 17. April 2009 nr.19 om havner og farvann § 35 og lov 13.mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og avfall § 28

4.5.2.3 Særlig om forsinkelse

En annen viktig bestemmelse er ansvaret for forsinkelse. I kl.21 pkt (c) står det at «...the charterers shall be liable for all [...] delay of whatsoever nature and howsoever caused to or sustained by the cargo...». Med andre ord er *befrakter* ansvarlig for forsinkelser knyttet til lasten, noe som betyr at han er ansvarlig for de tap som måtte oppstå i den forbindelse. Bortfrakter vil således ikke bli ansvarlig for en eventuell forsinkelse.

Det hører til sjeldenheten at befrakter sender godset som ledd i en salgskontrakt. I de tilfeller det likevel skjer, kan en forsinkelse føre til tap av fortjeneste. Vanligvis sendes godset av eieren selv og gjerne som del av et større prosjekt. Typiske eksempler er en rigg til et offshore felt, turbiner til vindmøller, løftesystemer til containere etc. Forsinkelser vil også her kunne føre til tap av fortjeneste eller produksjon. Videre kan det føre til erstatningsansvar dersom forsinkelsen av lasten får konsekvenser for en større kontrakt eller et prosjekt⁷⁸.

En tilsvarende bestemmelse om forsinkelsesansvaret finner vi også i Heavycon 2007⁷⁹.

I kontraktens kl. 9 finner vi også en bestemmelse om forsinkelsesansvaret. Den retter seg mot de tilfeller hvor bortfrakten ikke leverer lekteren, eller leverer den for sent i henhold til den avtalte leveringsperioden. En forsinkelse av lekteren vil kunne føre til store konsekvenser for befrakter, spesielt i forbindelse med store prosjekter for oljeindustrien. Det synes derfor å ha utviklet seg en praksis innen bransjen at bortfrakter kontraktsmessig begrenser ansvaret overfor befrakter i tilfelle han ikke klarer å levere lekteren i henhold til

⁷⁸ Rainey, The law of tug and tow and offshore contracts, third.edt, side 337.

⁷⁹ I Heavycon kl. 22 (b)(ii) står det «the Owners shall not be responsible for [...] any liability consequent upon delay to the Cargo...».

avtalen⁸⁰. Bakgrunnen for dette er å hindre krav fra en eventuell tredjepart. I motsetning til hva som er vanlig i BIMCOs standardkontrakter, er derfor klausul 9 satt inn som begrenser bortfrakterens ansvar ved mislighold av levering⁸¹.

Klausulen sonderer mellom konsekvenser ved for sen levering av lektere i pkt (c) og de konsekvenser som oppstår dersom lekteren ikke leveres og som dermed fører til kansellering jf pkt (d). I pkt (c) er det avtalt at bortfrakter skal betale befrakter en kompensasjon som er stipulert til de antall dager leveringen er for sen. Dette er dog begrenset til de avtalte dager nedskrevet i kontraktens box 14. Dersom leveringen ikke finner sted innenfor disse dagene, bestemmer pkt (d) at befrakter har mulighet for å kansellere avtalen. I slike tilfeller vil bortfrakter være avskåret fra ethvert ansvar som måtte bli påført befrakter i form av skader eller tap i denne forbindelse jf pkt (f).

Klausul 9 (e) bestemmer at bortfrakter skal gi befrakter beskjed dersom han forstår at han ikke klarer å levere innen kanselleringsdatoen. Bortfrakter skal videre foreslå en ny leveringsdato og spørre om befrakter vedkjenner seg den eller om han ønsker å utøve retten til kansellering. Dersom befrakter ikke svarer innen 48 timer vil den reviderte dato bli den nye kanselleringsdato.

Videre er det bemerkelsesverdig at dersom lastingen ikke iverksettes innen 14 dager etter bortfrakterens klarhetsnotis, og dette ikke skyldes bortfrakteren selv, skal bortfrakteren ha mulighet for å kansellere avtalen jf pkt (g). Dersom denne muligheten blir benyttet, skal *befrakter* betale bortfrakter «the applicable termination fee» i henhold til kl. 9 jf kl. 20.

⁸⁰ Fra forklaringsnotatene til Projectcon

⁸¹ Fra forklaringsnotatene til Projectcon

De alminnelige regler om forsinkelsesansvaret i sjøloven finner vi i § 278. Transportøren blir ansvarlig for de tap en forsinkelse måtte medføre, etter de vanlige ansvarsreglene i §§ 275-277. Bestemmelsen regulerer de tilfeller hvor godset er i behold, men ikke blir levert i den lossehavnen partene har avtalt til rett tid. Videre foreligger det forsinkelse dersom godset ikke leveres innen den transporttid som det etter forholdene er rimelig å forvente. Et godt eksempel er at en last med julegodteri først ankommer i januar, noe som fører til at vareeieren må plassere varene i tilbudshyllene⁸². Det må i denne omgang avgrenses mot de tilfeller hvor lasten er blitt ødelagt eller skadet fordi transporten tar for lang tid⁸³. For eksempel har frukten blitt overmoden eller råtnet som følge av forsinkelsen. I sistnevnte situasjon er det reglene i § 275 om tap eller skade på godset som skal anvendes.

Dersom transportøren kan klandres for forsinkelsen blir han ansvarlig for det tap eller de skadene forsinkelsen påfører. Det forutsettes da at vareeieren har reklamert og gitt skriftlig melding innen 60 dager jf § 288.

Reglene i § 278 må ses i samsvar med § 262 om transportørens plikt til å utføre reisen med «tilbørlig omhu og hurtighet»⁸⁴.

Sammenfatningsvis følger det av kontrakten at befrakter er ansvarlig for forsinkelser knyttet til at lasten kommer for sent frem til ankomststedet. Dersom bortfrakter leverer lekteren for sent, skal det betales kompensasjon til befrakter. Hvis lekteren ikke blir levert i det hele tatt, skal befrakter ha mulighet til å kansellere avtalen. Bortfrakter vil i sistnevnte tilfelle ikke være ansvarlig for de tap eller skader dette måtte påføre befrakter. I følge sjøloven blir transportøren ansvarlig for de tap en forsinkelse medfører, så sant vareeieren har reklamert skriftlig i tide.

⁸² Falkanger/Bull, Sjørett, 7 utg, side 287

⁸³ Falkanger/Bull, Sjørett, 7 utg, side 287

⁸⁴ Se pkt. 4.4.3

4.5.2.4 Regressavkall

Med regress menes et krav om å dekke et beløp man har betalt for en annen⁸⁵. Typisk i form av at et forsikringsselskap betaler for en skade A har påført B, men deretter krever beløpet tilbakebetalt. Bestemmelser om regress kommer som regel til uttrykk i de engelske kontraktene gjennom begrepene «indemnity» eller «recourse».

Som en konsekvens av at partene i kontrakten blir enige om en ansvarsfordeling gjennom «knock-for-knock» prinsippet, frafalles retten til å kunne kreve regress. Dette kommer til uttrykk gjennom kontraktens klausul 21 b) og c). Bortfrakter kan ikke kreve regress av befrakter, dens tjenere eller agenter for utgifter i forbindelse med fartøyet. Nærmere bestemt innebærer dette utgifter som er gått til fjerning av vrak, samt kostnader ved flytting, belysning og bøyer til fartøyet. Siden bortfrakter også er ansvarlig for død eller skade på sitt eget mannskap eller andre innenfor sin gruppe⁸⁶, må han stå til ansvar for de utgiftene som eventuelt oppstår i denne sammenheng. Det er da naturlig at heller ikke disse utgiftene kan kreves dekket gjennom et regresskrav fra befrakter.

Omvendt ser vi lignende bestemmelser for befrakter, som gjør at også han gir avkall på å kunne kreve regress fra bortfrakter. Befrakter er etter ansvarsfordelingen ansvarlig for alt som har med lasten å gjøre. Det vil si at utgifter i forbindelse med flytting, belysning eller bøyer til lasten er noe befrakter må stå til ansvar for selv og kan ikke kreve at dette skal dekkes gjennom et regresskrav fra bortfrakter. Videre vil befrakter heller ikke kunne kreve regress fra bortfrakter for utgifter gått til eget mannskap.

Til sammenligning kan vi se at sjølovens i § 338 tredje ledd fastslår et lovmessig regressgrunnlag. Reisebefrakter skal holde reisebortfrakteren skadesløs, dersom det er blitt ut-

⁸⁵ Gisle, Jusleksikon, 2.utg

⁸⁶ Se pkt. 4.8.1

stedt et konnossement som avviker fra befraktningsavtalen. Forutsetningen er at dette har ført til økt ansvar for reisebortfrakteren. Vi forstår med dette at bortfrakter kan søke regress hos befrakter. Begrensningen er imidlertid at det kun er *økt ansvar* i forhold til konnossementet som gir regress, ikke ved tvingende regler⁸⁷. Dette utgangspunktet er i samsvar med ND 1961.325 NH Vestkyst I og ND 1979.364 NV Jobst Oldendorff. Men hvorvidt kravet om kontraktsmessig hjemmel skal fastholdes i dag, synes å være endret⁸⁸. I dommen ND 1997.317 NH Marlin ble det uttalt at «...det følger av alminnelige rettsgrunnetninger at den som har dekket en annens forpliktelse, normalt og som utgangspunkt, har et regresskrav i behold. Det er avskjæring av regress som kreves særskilt hjemmel»⁸⁹.

Som oppsummering ser vi at kontrakten og sjøloven regulerer svært ulike bestemmelser når det kommer til regress. Som en naturlig konsekvens av Projectcons ansvarsregulering, blir partene enige om regressfraskrivelse. I sjøloven fremgår det at ved økt ansvar skal befrakter holde bortfrakter skadesløs.

4.5.2.5 Gjensidig skadesløsholdelse

Partenes enighet om gjensidig skadesløsholdelse kommer direkte til uttrykk i slutten av pkt. (b) og (c). Bortfrakter skal forsvare og holde befrakter skadesløs fra og mot alle krav, tap, kostnader, skader og utgifter av alle slag, i tillegg til juridiske utgifter jf pkt (b). Tilsvarende skal befrakter forsvare og skadesløsholde bortfrakter fra samme krav og utgifter jf pkt (c).

Bestemmelsen er en naturlig konsekvens av ansvarsreguleringen.

⁸⁷ NOU 1993:36

⁸⁸ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 383-384

⁸⁹ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 384

I sjøloven finner vi ingen slik bestemmelse siden utgangspunktet er at transportøren eller bortfrakteren blir automatisk ansvarlig, med mindre noe annet kan godtgjøres.

4.5.3 Følgeskader

Projectcon kl. 21 d) lyder slik;

*“Neither party shall be liable to the other for any consequential damages whatsoever arising out of or in connection with the performance or non-performance of this Charter Party, and each party shall protect, defend and indemnify the other from and against all such claims **from any member of its Group** as defined in Clause 21 (a).*

“Consequential damages” shall include, but not be limited to, loss of use, loss of profits, shut-in or loss of production and cost insurance, whether or not foreseeable at the date of this Charter Party” [min uthevelse].

Med følgeskader forstår vi konsekvensen av at et tap eller en skade er skjedd. Med andre ord regulerer bestemmelsen senere inntrådte følgeskader eller konsekvenstap som viser seg gjennom indirekte tap. Klausulens første ledd er todelt. For det første skal ingen av partene bli ansvarlige overfor den andre for følgeskader av eller i forbindelse med utførelsen eller ikke-utførelsen av kontrakten. Videre skal hver av partene beskytte, forsvare og skadesløsholde den andre part, fra eller mot alle slike krav fra noen i «The Group». I følge klausul 21 (a) skal «the Owners` Group» forstås som bortfraktere, deres medhjelpere og arbeidstakere, tjenere og agenter. «The Charterers` Group» innbefatter det samme som bortfrakterens gruppe, men med tillegg av samarbeidspartnere og kunder av befrakteren. Klausulen pålegger partene å gjennomføre «knock-for-knock» systemet i sitt kontraktshierarki⁹⁰, noe som betyr at systemet skal videreføres innen gruppen.

⁹⁰ Kaasen, Petroleumskontrakter med kommentarer til NF 05 og NTK 05, utgitt i 2006, side 782

I klausulens annet ledd er det redegjort for hva «Consequential damages» skal innebære. Oversatt til norsk skal følgeskader innebærer blant annet brukstap, profitt-tap, produksjonstap og forsikringsutgifter, uansett om disse tapspostene er overskuelig eller ikke ved kontraktsdato. Dette gjelder uansett om det viser seg å være direkte eller indirekte tap.

Det minnes om at ansvarsreguleringen i kontrakten er ganske klar: partene bærer ansvaret for sin del. Det er likevel blitt foreslått at klausul (d) åpner for et mulig ansvarsunntak⁹¹. Begreper som *gross negligence* (grovt uaktsomt) og *wilful misconduct* (forsettlig handlinger) er ikke inntatt som ansvarsunntak i Projectcon, til tross for at det ofte blir gjort hvor det opereres med «knock-for-knock» prinsippet.

Det er ingen uttrykkelig eller eksplisitt henvisning til ansvar for uaktsomhet, men det er blitt foreslått at ordene «...*whatsoever arising out of or in connection with the performance or non-performance of this Charter Party...*» i kl.21 (d) er brede nok til å utvides til kontraktsbrudd eller uaktsomhet. Argumentet ble imidlertid avvist av retten i en søknad om anke. Det ble senere sagt at resonnementet kun gir mening dersom det foreligger et tydelig ansvar for uaktsom/ikke-uaktsom overtredelse som partene med rimelighet hadde ment å skille mellom⁹².

Til sammenligning av kl.21 (d) kan vi se på sjølovens regulering av kontraktsmedhjelperansvaret. Hvilken personkrets transportøren hefter for, finner vi en indikasjon på i sjølovens § 275. En naturlig forståelse av uttrykket «transportøren selv eller noen transportøren svarer for» er at dette omfatter ansatte eller andre hjelpere i skipets tjeneste. Selvig skriver at «...*prinsippet om at en kontraktspart svarer for de hjelpere han benytter ved oppfyl-*

⁹¹ Det vil ikke bli viet plass til sjølovens ansvarsunntak. Det kan bare kort nevnes at sjøloven opererer med noen ansvarsunntak ved avtale om sjøtransport i utenriks fart jf sjøl. § 276. Dersom transportøren kan godtgjøre at tapet skyldes brann eller nautisk feil blir han ikke ansvarlig, med mindre det viser seg at skipet ikke var sjødyktig ved reisen begynnelse.

⁹² Rainey, *The law of tug and tow and offshore contracts*, third ed, side 261

lelse av kontrakten, er imidlertid så fast forankret i kontraktsretten, at dets de lege lata karakter ikke med rimelighet kan dras i tvil»⁹³. Spørsmålet er likevel hvor langt kontraktsmedhjelperansvaret skal gå.

Det må foretas en identifikasjon mellom transportørens og hjelperens feil. Viktige forutsetninger om identifikasjon finner vi i § 276 som omhandler unntak fra transportørens ansvar. Vi forstår av første ledd pkt.1 at transportøren er ansvarlig for «fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste». Dersom noen i denne gruppen utviser nautisk feil⁹⁴, forblir transportøren likevel ikke ansvarlig. For eksempel: i utgangspunktet er transportøren ansvarlig for skipsførerens feil, med mindre føreren utviser feil i forbindelse med navigeringen av skipet.

Transportøren kan videre bli identifisert med noen som ikke står i et direkte eller varig tjenesteforhold til ham⁹⁵. For eksempel havnearbeider og reparasjonsverksted. Men hvor langt kontraktsmedhjelperansvaret endelig skal strekke seg, er vanskelig å si.

Sammenfatningsvis omfatter klausulen at ingen av partene skal bli ansvarlige overfor den andre for konsekvenstap og pålegger partene å gjennomføre knock-for-knock systemet innen gruppen sin. Kontrakten beskriver hvem som tilhører gruppen, noe som kan sammenlignes med transportørens kontraktsmedhjelperansvar i sjøloven.

⁹³ Selvig, Det såkalte husbondsansvar, 1968, side 126

⁹⁴ Nautisk feil innebærer feil eller forsømmelse «i navigeringen eller behandlingen av skipet» jf § 276 (1) pkt.1.

⁹⁵ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 266

4.5.4 Ansvarsbegrensning

Kontraktens kl. 21 e) lyder slik:

*“Any provision of this Charter Party to the contrary notwithstanding, **the Owners shall have the benefit** of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the Owners or chartered Owners of vessels by any applicable statute or rule of law for the time being in force, and the same benefits to apply regardless of the form of signatures given to this Charter Party”* [min uthevelse].

Kontrakten gir bortfrakter en begrensningsrett i form av at han skal ha fordelene av alle begrensninger, og dispensasjoner fra, ansvar rettet mot bortfrakter, i det aktuelle loverket som gjøres gjeldene. De samme fordeler gjelder uansett formen på signaturene i dette certepartiet.

Også sjøloven regulerer bestemmelser om ansvarsbegrensning, om enn i noe annen form. Reglene er nedfelt i §§ 280 og 281. På dette området skiller loven mellom sjøtransport i innenriks og utenriks fart. I de tilfellene hvor godset kan anses som et kollo eller en enhet, skal transportørens ansvar ikke overstige 667 SDR⁹⁶ pr stykk. Tilsvarende er grensen 2 SDR for hvert kilogram av bruttovekten på godset som er skadet, tapt eller forsinket. Av disse to er det den av regelen som gir høyest ansvar som skal anvendes. Ved innenriks fart i Norge begrenses ansvaret til 17 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av godset. Det er viktig å bemerke seg at bestemmelsen i § 280 annet ledd vedrørende innenriks fart ikke gjelder for reise- og tidsbefraktning jf §§ 347 og 383.

⁹⁶ SDR (Special Drawing Rights) er en kunstig valuta som fastsettes daglig av Det internasjonale valutafond (IMF) jf § 505.

Det ser dermed ut som at Projectcon anerkjenner sjølovens begrensningsregler.

4.6 Kontraktens klausul 22: Konnossement, lastenotater og kvitteringer

Kontraktens klausul 22 regulerer bestemmelser vedrørende bruk av konnossement, transport av dekkslast og hvilken betydning certepartiet skal ha i en eventuell konflikt. Følgende vil jeg gå nærmere inn på hvert av punktene i klausulen.

4.6.1 Konnossement

Projectcon klausul 22 a) lyder;

*“No **bills of lading** will be issued for shipments under this Charter Party”* [min uthevelse].

Det er uttrykkelig presisert i kontraktens klausul 22 a) at konnossement ikke vil bli utstedt ved forsendelse under certepartiet. Bakgrunnen for dette finner vi i forklaringsnotatene til Projectcon, hvor det står at konnossementer eller lastekvitteringer i liten grad blir brukt i «tug and barge» sektoren. Dette skyldes for det første at det er vanlig at lasten tilhører befrakter og for det andre at det tradisjonelt bare er én befrakter ved hver transportreise. Dette betyr at det sjeldent er en tredjemann inne i bildet som har behov for et konnossement. Men i og med forklaringsnotatene sier at konnossementer og lastenotater «are rarely issued» forstår vi at kontrakten ikke er til hinder for det. Med andre ord åpnes det for at det kan utstedes konnossement eller et lastenotat ved behov.

4.6.1.1 Hva som menes med et konnossement

En nærmere forståelse for hva et konnossement (bill of lading) innebærer finner vi i sjøloven § 292. I følge første ledd nr. 1 skal et konnossement forstås som et dokument «...som er bevis for en avtale om sjøtransport og for at transportøren har mottatt eller lastet godset». Vi kan dermed si at konnossementet har en kvitteringsfunksjon hvor det erkjennes

at et bestemt gods er mottatt, samtidig som at det er et løfte om å utføre transporten. Det fremgår av § 296 tredje ledd at transportøren eller noen som handler på hans vegne skal underskrive på konnossementet.

Videre i § 292 første ledd nr.2 ser vi at et konnossement også er et dokument «...som betegner seg som konnossement eller inneholder en bestemmelse om at transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet.» I praksis betegner konnossementet seg alltid som et konnossement⁹⁷. Konnossementet innebærer med dette også et løfte om at godset kun utleveres ved tilbakelevering av dokumentet. Det fungerer med andre ord som et varerepresentativ. Dokumentet er negotiabelt som vil si at det kan omsettes eller med andre ord at det fungerer som et verdipapir.

4.6.1.2 Mottakskonnossement og ombordkonnossement

Av bestemmelsen i § 292 første ledd nr. 1 ser vi at loven operer med to uttrykk, herunder «har mottatt godset» og «har lastet godset». I disse uttrykkene ligger forskjellen på mottakskonnossement og ombordkonnossement⁹⁸. Når godset mottas for skipning på kaia eller terminalen utstedes et mottakskonnossement, mens et ombordkonnossement først utstedes når godset er lastet om bord i skipet. Paragraf 296 første ledd regulerer en liste over de opplysninger et konnossement skal inneholde. Et ombordkonnossement skal i tillegg ha opplysninger om skipets navn og nasjonalitet samt tid og sted for lasting jf § 296 andre ledd. Nettopp fordi konnossementet vil være knyttet til et navngitt skip, får konnossementsinnehaver vanligvis en bedre rett ved bruk av ombordkonnossement, da det gir muligheter for arrest av skipet for å sikre eventuelle erstatningskrav⁹⁹. Ved stykkgodstransport er det som regel slik at lasten leveres til transportøren eller dennes agent før skipet er ankommet havnen, slik at det vil være et mottakskonnossement som blir ut-

⁹⁷ Se kommentarer til sjøloven § 292 (note 555) av Webster på rettsdata.no

⁹⁸ Se kommentarer til sjøloven § 292 (note 555) av Webster på rettsdata.no

⁹⁹ Se også her kommentarer til sjøloven § 292 av Webster

stedt i henhold til § 294 første ledd. Avlasteren¹⁰⁰ kan, etter andre ledd, kreve mottakskonnossementet omgjort til ombordkonnossement etter at godset er lastet om bord.

Annerledes stiller det seg ved reisebefraktning hvor avlasteren ikke har krav på utstedt mottakskonnossement, men kun ombordkonnossement jf § 338 første ledd. Bakgrunnen for dette er at reisebortfrakter vanligvis ikke mottar godset før lastingen skjer¹⁰¹.

4.6.1.3 Tredjeperson som konnossementsinnehaver

Bestemmelsens § 292 tredje ledd fastslår hovedregelen om konnossementets negotiable karakter¹⁰². Rettsforholdet mellom transportøren og konnossementsinnehaver reguleres gjennom de bestemmelser som fremkommer av konnossementet. Det forutsettes at ihendehaveren av konnossementet ikke er senderen, men en tredjepart. Bakgrunnen for dette er at senderen ikke kan påberope seg rettigheter som fremgår av et konnossement, hvor partenes underliggende rettsforhold ikke stemmer overens. For eksempel, dersom konnossementet angir at frakten er betalt, forplikter ikke det en tredjeperson som har ervervet konnossementet i god tro til å betale dersom det viser seg at opplysningene er gale, jf § 299 tredje ledd¹⁰³. Derimot kan ikke senderen påberope seg opplysningene i konnossementet.

Videre i tredje ledd første punktum ser vi at i forholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet (som ikke er senderen), bestemmer konnossementet bare «vilkårene for transporten og utleveringen av godset». Hvorvidt transportøren kan gjøre gjeldende andre innsigelser overfor konnossementsinnehaveren er ikke videre regulert i lo-

¹⁰⁰ Avlasteren er den som leverer godset til lasting jf § 321 jf § 251, og vil vanligvis også være eieren av lasten.

¹⁰¹ Kommentarer til sjøloven § 338 (note 694) av Webster på rettsdata.no

¹⁰² NOU 1993:36 § 292 jf også gjeldsbrevloven § 15.

¹⁰³ Se kommentarer til sjøloven § 292 (note 557) av Webster på rettsdata.no

ven, men etter gjeldende rett synes likevel slike spørsmål å bli løst etter de alminnelige reglene for negotiable dokumenter¹⁰⁴.

4.6.1.4 Trampkonnossement

Med trampkonnossement menes et konnossement som bestemmer «vilkårene for befordringen og utleveringen». Med andre ord inneholder konnossementet viktige opplysninger om blant annet godset, laste- og lossesteder o.l. Fra lovkommentarene til § 292 tredje ledd annet punktum fremgår det at bestemmelsen først og fremst er rettet mot de tilfeller der transportøren er undergitt et certeparti, men hvor det likevel er utstedt et konnossement. Vanligvis vil det i slike tilfeller bli utstedt et trampkonnossement i henhold til § 325¹⁰⁵. Spørsmålet blir da hvilket utslag dette gir når vi står overfor to dokumenter som knytter seg til samme vareparti.

I de tilfeller hvor avlasteren er identisk med befrakteren under et certeparti, har det formodningene mot seg at partene ønsker å utstede et konnossement som ikke er i samsvar med bestemmelsene i certepartiet¹⁰⁶. Av denne grunn vil et konnossement på certepartibefrakterens hånd ikke bli ansett som et transportdokument – det er fremdeles certepartiet som bestemmer transportvilkårene. Konnossementet vil i stedet fungere som en kvittering hvor bortfrakteren skriver ned hvilken og hvor mye last som er mottatt samt tid og sted for mottakelsen. På den måten vil konnossementet supplere certepartiet med viktig informasjon. Dersom bortfrakter krever det, vil konnossementet også fungere som et vilkår for utlevering av lasten jf § 304 jf § 325 annet ledd. Det vil si at utlevering av lasten først skjer når konnossementet tilbakeleveres.

¹⁰⁴ NOU 1993:36 § 292

¹⁰⁵ Lovgiver har valgt å gi en uttrykkelig bestemmelse om trampkonnossement i § 325, selv om reglene i kap. 13 antas å gi tilstrekkelig veiledning om konnossementets virkninger jf Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 380.

¹⁰⁶ Falkanger/Bull, Sjørett, 7.utg, side 380

Annerledes stiller det seg hvis konnossementet er overdradd til en tredjeperson. Ifølge § 325 første ledd¹⁰⁷ er det kun de bestemmelser og vilkår konnossementet innehar som kan gjøres gjeldende overfor en tredjeperson. Det vil dermed si at hvis konnossementet ikke viser til bestemmelsene i befraktingsavtalen, vil heller ikke tredjepersonen kunne gjøres gjeldende overfor dem. Forutsetningen er at vedkommende tredjeperson i god tro har *«innløst konnossementet i tillit til riktigheten av opplysningene i dette»* jf § 299 tredje ledd første pkt. I slike tilfeller kan motbevis om konnossementets opplysninger ikke føres overfor tredjepersonen jf samme bestemmelse.

Til sammenligning vil samtlige regler også gjelde i de tilfeller hvor avlasteren er forskjellig fra certepartibefrakteren jf § 325 første ledd. Allerede ved avlasterens mottakelse av konnossementet vil det få betydning i form av at det vil være avgjørende for transportvilkårene. Motbevis i forhold til konnossementets opplysninger kan skje overfor avlasteren jf § 325 annet ledd, med mindre vi står overfor en godtroende erverver.

4.6.1.5 Forholdet mellom konnossementet og certepartiets bestemmelse

Partene kan sikre seg at dokumentene samsvarer med hverandre ved å la konnossementet henvise til certepartiets bestemmelser¹⁰⁸. Dette skjer typisk gjennom en såkalt «incorporation clause». Men en generell henvisning til et certeparti har tradisjonelt ført til at domstolene har vært tilbakeholdne eller behandlet slike klausuler med skepsis. Bakgrunnen for dette er at konnossementsinnehaveren ofte har vanskelig for å forstå sin rettslige stilling, da han vanligvis ikke har tilgang til det aktuelle certepartiet. Domstolene søker derfor å beskytte vareeieren mot tyngende og uventede klausuler. Ved uvanlige og tving-

¹⁰⁷ Sml. § 292 tredje ledd

¹⁰⁸ Som nevnt tidligere står vi da overfor et trampkonnossement jf § 325 første ledd sammenlignet med § 292 tredje ledd.

ende klausuler i certepartiet som binder konnossementsinnehaveren, kan transportøren sikre seg ved å innta klausulene i selve konnossementsteksten¹⁰⁹.

Dersom certepartiet uttrykkelig presiserer at et konnossement ikke vil bli utstedt, slik som Projectcon kl. 21 (a), er spørsmålet om sjølovens regler vedkjenner dette. I følge sjøl. § 338 første ledd kan avlasteren forlange utstedt ombordkonnossement. Videre ser vi i § 322 tredje ledd at bestemmelsene i § 338 ikke kan fravikes ved avtale til skade for avlasteren. De er med andre ord preseptoriske, med den forutsetning at det er tale om befraktning i fart som nevnt i § 252 første og annet ledd¹¹⁰. Projectcon harmonerer derfor dårlig med sjøloven på dette punkt.

Særlige problemer reiser seg ved certepartiets mulige bestemmelser vedrørende jurisdiksjons- og voldgiftsrett. Det er derfor lovfestet i § 310 tredje ledd at en som erverver konnossementet i god tro, ikke er bundet av jurisdiksjons- eller voldgiftsbestemmelser i henhold til certepartiet, med mindre det er uttrykkelig angitt i konnossementet.

4.6.2 Dekkslast

Klausul 22 b) lyder slik:

*“The cargo shall be shipped **on deck** at the Charterers` risk and the Owners not to be responsible for any loss or damage or delay to the cargo whatsoever or howsoever arising and by whosoever caused”* [min uthevelse].

Dekkslast vil si at godset transporteres på skipets øverste dekk. Tradisjonelt vil det typisk være gods som tømmer, container, grus eller lignende varer som tåler å bli utsatt for de harde værforholdene som det ofte er til sjøs. Det sier seg selv at faren for tap eller skade

¹⁰⁹ Se kommentarer til sjøloven § 292 (note 557) av Webster på rettsdata.no

¹¹⁰ Se pkt. 4.3.1

på godset øker dersom det blir plassert på dekk i stedet for under dekk hvor det vil være bedre beskyttet.

I kontraktens kl. 22 a) er det spesifisert at lasten skal sendes på dekk på befrakters risiko. Bakgrunnen for dette er at Projectcon er, som tidligere nevnt, en kontrakt som går ut på kombinasjonen slepebåt og lekter. Ved transport av gods på en lekter vil eneste mulighet være på dekk, noe som er foranledningen til at kontrakten i det hele tatt inngås. Vi kan med dette si at det er en stor fordel for bortfrakter at dekkslasten transporteres på befrakters risiko.

Sjølovens regler på dette området er svært strenge, nettopp fordi faren for skade eller tap på lasten er desto større ved forsendelse på dekk enn under dekk. Det er derfor uttrykkelig regulert i § 263 første ledd at gods kun kan transporteres på dekk dersom det er tillatt etter transportavtalen e.l.¹¹¹.

Videre sies det i annet ledd at enigheten om at godset kan eller skal transporteres på dekk må angis i transportdokumentet. Dersom dette ikke gjøres er det transportøren som har bevisbyrden for at det var adgang til å transportere godset på dekk.

Ytterligere regler om dekkslast finner vi i § 284. Hvis gods likevel transporteres på dekk i strid med § 263, blir transportøren ansvarlig for de skader eller tap som måtte inntre som en følge av at lasten ble transportert på dekk. Vi ser dermed at § 284 regulerer ansvarsforholdet når det viser seg at godset er ført som dekkslast uten hjemmel.

Videre i klausul (b) ser vi at bortfrakterens ansvar presiseres nok en gang. Bortfrakter skal hverken holdes ansvarlig for tap, skade eller forsinkelse av lasten, uansett hvem dette

¹¹¹ Eller følger av handelsbruk eller annen sedvane, eller dersom det er påbudt eller i medhold av lov jf § 263 første ledd

skyldes. Bakgrunnen for dette synes å ligge i at det tradisjonelt er stor risiko knyttet til dekkslast. På den annen side er bestemmelsen overflødig med tanke på at ansvarsforholdet allerede i kl.22 settes i et «knock-for-knock»-prinsipp. Partene vil uansett kun være ansvarlig for sin del.

Oppsummeringsvis blir partene enige gjennom kontrakten at godset skal lastes på dekk på befrakters risiko. I sjøloven er det strenge regler for dekkslast; det må fremkomme uttrykkelig av transportdokumentet dersom godset skal transporteres på dekk.

4.6.3 Tvisteløsning

Klausul 22 c) lyder slik:

*In the event of a conflict of conditions between **this Charter Party** and any cargo note or receipt issued in respect of any shipment hereunder, the terms, conditions, liberties, clauses and exceptions of this Charter Party, including Clause 31 (BIMCO Dispute Resolution Clause), **shall prevail**.*

Ved tvil om hvilke bestemmelser i kontrakten eller i et lastenotat eller kvittering som skal gjelde, så skal **certepartiet råde**. Bestemmelsene i certepartiet har med andre ord forrang ved en eventuell konflikt. Bakgrunnen for at denne bestemmelsen er satt inn blir belyst i forklaringsnotatene til Projectcon. Som utgangspunkt blir ikke konnossement eller lastenotater utstedt jf kl.22 (a). Men i de tilfeller hvor befrakter ønsker å få utstedt et lastenotat eller en kvittering gir kl.22 (c) vilkårene og betingelsene samt kontraktens kl.31 om tvisteløsning forrang. Særlige problemer reiser seg dersom certepartiet kommer i konflikt med sjølovens preseptoriske regler¹¹².

¹¹² Se pkt. 4.3.3 og 4.3.4 om de preseptoriske reglene

Kontraktens klausul 31 inneholder en rekke bestemmelser vedrørende tvisteløsning. Partene har i tillegg til voldgiftsrett muligheter for å benytte seg av mekling. Meklingsbestemmelsen¹¹³ er ment for å kunne brukes i forbindelse med den valgte voldgiftsrett, uansett om dette er etter engelsk rett jf (a), eller amerikansk rett jf (b) eller den lov og voldgiftsrett partene blir enige om jf (c)¹¹⁴. Meklingen er både tid- og kostnadsbesparende, og er et tilbud partene kan benytte ved iverksettelse av en voldgiftsrett. Meklingen vil da kjøres parallell med rettssaken. Bakgrunnen for dette er å sikre at ingen av partene påberoper mekling som en forsinket taktikk¹¹⁵. På den andre siden er det en mulighet for partene å kunne megle deler av saken som kanskje ikke blir behandlet i voldgiftsretten.

I sjølovens § 311 er det lovfestet at partene har adgang til å inngå skriftlig avtale om at tvister skal avgjøres ved voldgift. Bestemmelsen synes derfor å være i overensstemmelse med kontraktens kl.31.

5. AVSLUTNING OG KONKLUSJON

Vi har nå fått et nærmere innblikk i ansvarsforholdet ved spesiell prosjektlast – og da særlig gjennom kontrakten Projectcon. Kontrakten regulerer ansvarsforholdet etter «knock-for-knock» prinsippet, som innebærer at hver av partene er ansvarlige for sine respektive eiendeler – uansett skyld. Bortfrakter vil dermed være ansvarlig for slepebåten og lekteren, mens befrakter er ansvarlig for godset. Prinsippet er svært forskjellig fra hva den norske sjøloven regulerer. Utgangspunktet der er at transportøren blir automatisk ansvarlig, med mindre han kan godtgjøre at feilen eller forsømmelsen ikke skyldes han selv eller noen han svarer for.

¹¹³ I henhold til BIMCO's Law and Arbitration clause 1998, inkorporerer bestemmelsen en meklingsklausul jf forklaringsnotatene til Projectcon

¹¹⁴ Forklaringsnotatene til Projectcon

¹¹⁵ Forklaringsnotatene til Projectcon

Innledningsvis nevnte jeg at jeg ville se på hvorfor partene inngår denne kontrakten og hvem av partene som kommer best ut av kontraktsinngåelsen. Kontrakten inngås som følge av at det er et behov for kombinasjonen slepebåt og lekter. Dette er typisk i forbindelse med spesiell prosjektlast hvor godset er så stort og uhåndterlig at det ikke får plass på et skip. Ansvarsfordelingen synes å være fordelt likt mellom partene, noe som er bakgrunnen for «knock-for-knock» prinsippet. Vi ser likevel at bortfrakter har noen fordeler i kontrakten. For det første blir han ikke ansvarlig ved forsinkelse, i form av at godset kommer for sent frem til avtalt leveringstid. Det er befrakter i de tilfeller som blir ansvarlig jf kl. 21 (c). For det andre blir bortfrakter heller ikke ansvarlig for de tap det måtte medføre dersom han ikke leverer lekteren, og befrakter av den grunn velger å kansellere avtalen jf kl. 9 (d) og (f). For det tredje har bortfrakter en begrensingsrett jf kl. 21 (e).

Videre vil jeg kort se litt på kontraktens funksjonalitet dersom de preseptoriske reglene i sjøloven rammer den. Dette vil kun være et teoretisk spørsmål, da det hører til sjeldenheten at partene er enige om at ved en eventuell tvist skal norsk eller annen nordisk rett anvendes. Dersom partene er enige om engelsk rett, vil ikke de preseptoriske reglene i den norske sjøloven ramme den. Men, la oss likevel tenke at kontrakten Projectcon er inngått mellom to parter, og de kjører i innenriks fart i Norden. Bestemmelsen i § 322 i sjøloven setter en grense for avtalefriheten ved at det finnes preseptoriske regler på lasteskade- og forsinkelsesområdet. Nærmere bestemt er det regelen i § 347 som ikke kan avtales bort. Spørsmålet blir dermed om «knock-for-knock» prinsippet anses for å være «til skade for avlaster, reisebefrakter eller mottaker». Sammenlignet med ansvarsreglene i sjøloven, vil prinsippet om «knock-for-knock» naturligvis ikke være til fordel for befrakter. Befrakter er under sjøloven ikke ansvarlig for lasten sin under transporten – det er det bortfrakter som er. Bakgrunnen for de preseptoriske reglene er nettopp for å beskytte lasteeieren. «Knock-for-knock» prinsippet må således anses for å være til skade for befrakter sammenlignet med sjølovens ansvarsregler, og kontraktens funksjon uten prinsippet vil av den grunn bli betydelig svekket.

Avslutningsvis vil jeg gi et kort innblikk på alternative kontrakter som kan brukes ved samme formål. Et godt alternativ til Projectcon er for eksempel å bruke Towcon for slepebåten og Bargehire for lekteren. Kontraktene vil da sammen dekke ansvarsforholdet til begge fartøyene. Fra bortfrakters ståsted vil disse kontraktene minske risikoen for ansvar, da Bargehire innehar en klausul om at lekteren skal leveres tilbake til bortfrakter i samme stand som den ble levert. Bortfrakter trenger da ikke være redd for å måtte betale store utgifter dersom lekteren synker på grunn av at befrakter har beregnet feil stabilisering og vekt av godset. Med andre ord vil bortfrakter være bedre beskyttet under disse kontraktene, noe som gjør at de er godt brukt til tross for at Projectcon spesifikt ble laget for «tug and barge» sektoren. Er Projectcon for risikabel for bortfrakter og innebærer den for mye arbeid for befrakter? Siden kontrakten er forholdsvis ny, gjenstår det kun å se om den er en suksess eller ikke...

6. KILDER

Det gis her en oversikt over de kildene som er blitt benyttet ved oppgaveskrivingen. En del av dem er det blitt vist til i oppgaven gjennom fotnotene, mens andre har blitt brukt som bakgrunnsmateriale.

Juridisk litteratur

- Rainey, Simon: The Law of Tug and Tow, 3.utg, Informa, London 2011
- Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob: Sjørett, 7.utg, Sjørettsfondet Akademisk, Oslo 2010
- Kaasen, Knut: Petroleumskontrakter med kommentarer til NF 05 og NTK 05, Universitetsforlaget, Oslo 2006
- Wilhelmsen, Trine Lise: Rett i havn, 1.utg, Gyldendal Akademisk, Oslo 2006
- Knoph, Ragnar: Knophs oversikt over Norges rett, 12. utg, Universitetsforlaget, Oslo 2004
- Brækhus, Sjur: Rederens husbondsansvar, Handelshögskolans i Göteborg, 1954
- Hagstrøm, Viggo: Obligasjonsrett, i samarbeid med Magnus Aarbakke, Universitetsforlaget, Oslo 2003, 3.opplag 2008
- Gisle, Jon mfl.: Jusleksikon, 2.utg, Kunnskapsforlaget, 2002
- Haxthow, Viktor: Sjølovene, Revidert av Holvik, 27.utg, Universitetsforlag, 2007
- Selvig, Erling: Det såkalte husbondsansvar, Oslo 1968

Tidsskriftet Marlus

- Moshuus, Susanne: Lastansvar i tidsbefraktningsforhold, nr. 193
- Siig, Kristina Maria: Forum og lovvalg vedrørende transportansvaret, nr. 215
- Haaskjold, Erlend: Slepebåtenes ansvar, nr. 221
- Bruserud, Herman: Bortfrakterens ansvar for skipets fysiske egenskaper. Ansvarsgrunnlagene, nr. 294

Rettspraksis

- ND 1961.325 NH Vestkyst I
- ND 1979.364 NV Jobst Oldendorff
- ND 1987.160 NH Ny Dolsøy
- ND 1997.317 NH Marlin
- ND 2003 s.374
- LF-1999-983

Lover

- Lov av 24.juni 1994 nr.39 om sjøfarten (sjøloven)
- Lov 17. April 2009 nr.19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven)
- Lov 13.mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og avfall (forurensningsloven)
- Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Standardkontrakter

- Projectcon
- Heavycon 2007
- Heavyliftvoy
- Supplytime 2005
- Windtime
- Towcon 2008
- Towhire 2008
- Bargehire

Forarbeider

- NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs
- NOU 2012:10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven
- Ot.prp. nr 55 (1993-94) Om lov om sjøfarten (sjøloven)

Konvensjoner

- Haag-Visby konvensjonen

Webadresser

- Kommentarer til sjøloven av Webster: www.rechtsdata.no
- www.lovdata.no
- www.bimco.org
- <http://no.wikipedia.org/wiki/Lekter>
- Selvig, Erling: Kommentarer 2002-2003 til nordiske dommer i sjøfartsanliggender: www.lovdata.no
- Forelesningsnotater i Petroleumskontrakter ved førsteamanuensis Ivar Alvik: [http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS5430/h11/undervisningsmateriale/Ansv
ar%20og%20forsikring%20i%20petroleumskontrakter.pdf](http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS5430/h11/undervisningsmateriale/Ansv%20og%20forsikring%20i%20petroleumskontrakter.pdf)
- Forklaringsnotater til Projectcon: [https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Voyage Charter Parties/PROJ
ECTCON/Explanatory Notes PROJECTCON.aspx](https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Voyage_Charter_Parties/PROJECTCON/Explanatory_Notes_PROJECTCON.aspx)

